

Tielaitos

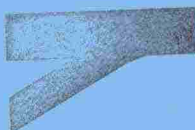
TIE 2010

Lausunnot

Helsinki 1992

Tiehallitus
Tiensuunnittelu

08 TIEL/TIE



Tielaitos

Tiehallituksen kirjasto

Doknro: 930118

Nidenro: 930157

TIE 2010

Lausunnot

Tielaitos

Tiehallitus, Tiensuunnittelu

Helsinki 1992

Valtion painatuskeskus
Pasilan VALTIMO
Helsinki 1992

Tielaitos
Tiehallitus
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 1541

TIEHALLITUS
Tiensuunnittelu

7.1.1992

TIE 2010 - LAUSUNNOT

Pyydetty ja saadut lausunnot ministeriöiltä ja valtakunnallisilta tahoilta

Kauppa- ja teollisuusministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Puolustusministeriö
Sisäasiainministeriö
Valtiovarainministeriö
Ympäristöministeriö

Suomen maakuntien liitto
Suomen Kaupunkiliitto
Suomen Kunnallisliitto
Finlands svenska kommunförbund
Valtionrautatiet
Merenkulkuhallitus
Ilmailulaitos
Vesi- ja ympäristöhallitus
Teollisuuden Keskusliitto
Keskuskauppakamari
Suomen Luonnonsuojeluliitto (lausuntoa ei saatu)
Liikenneturva
Moottoriliikenteen keskusjärjestö
YTV

Näiden lisäksi on saatu lukuisia alueellisia ja toimialakohtaisia lausuntoja, joita ei ole tähän kopioitu.



28.6.1991

Sts-145
113/91
36/23/90

Jakelussa mainitut

TIE 2010; LAUSUNTOPYYNTÖ

Tie 2010 on tielaitoksen pitkän aikavälin suunnitelma, joka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010 saakka. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on siitä osa. Tie 2010 sisältää myös esityksen tieverkon luokituksen tarkistamiseksi.

Suunnitelma raportoidaan tässä vaiheessa seuraavasti:

- Tie 2010
 - valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
 - liitteet (6 kpl).

Liikenneministeriön kanssa sovittu mukaisesti tiehallitus pyytää ministeriön lausunnon Tie 2010 -suunnitelmasta. Lausunto tulee osoittaa liikenneministeriölle ja tiedoksi tiehallitukselle. Suunnitelmasta pyydetään lausunto myös valtakunnallisilta tahoilta ja saatetaan laajasti tiedoksi (asetelma liitteenä). Ministeriön kannanotto tulisi saada 30.9.1991 mennessä.

Lausuntojen ja käytävien neuvottelujen perusteella tiehallitus tekee tarvittavat tarkistukset suunnitelmaan. Tavoitteena on saada Tie 2010 valmiiksi tämän vuoden loppuun mennessä. Suunnitelman hyväksyy liikenneministeriö.

Raporttisarjoja on saatavissa lisää tiehallitukselta, toimistosihteerin Helena Ruottiselta, puh. 154 2026.

Pääjohtaja

Jouko Loikkanen
Jouko Loikkanen

Suunnittelujohtaja
Suunnitteluosasto

Erkki Koskinen
Erkki Koskinen

LIITTEET

Tie 2010, valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
ja liiteraportit (6 kpl) - 3 sarjaa
Suunnitelman jakelu ja lausunnonantajat

JAKELU

Kauppa- ja teollisuusministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Puolustusministeriö
Sisäasiainministeriö
Valtiovarainministeriö
Ympäristöministeriö

TIEDOKSI LIITTEINEEN

Liikenneministeriö (3 sarjaa)
Tielaitoksen johtokunta
Pääjohtaja
Ylijohtaja
Johtajat
E
Sts

Markku Linnasalmi/HR



28.6.1991

Sts-146
113/91
36/23/90

Jakelussa mainitut

TIE 2010; LAUSUNTOPYYNTÖ

Tie 2010 on tielaitoksen pitkän aikavälin suunnitelma, joka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010 saakka. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on siitä osa. Tie 2010 sisältää myös esityksen tieverkon luokituksen tarkistamiseksi.

Suunnitelma raportoidaan tässä vaiheessa seuraavasti:

- Tie 2010

- valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
- liitteet (6 kpl).

Liikenneministeriön kanssa sovitun mukaisesti tiehallitus pyytää Teiltä lausunnon Tie 2010 -suunnitelmasta. Lausunto osoitetaan liikenneministeriölle ja tiedoksi tiehallitukselle. Lausuntopyynnöt on kohdennettu valtakunnalliselle tasolle. Muuten suunnitelma saatetaan laajasti tiedoksi (asetelma liitteenä). Alueelliset ja toimialakohtaiset näkemykset kanavoitunevat ministeriöiden tai keskusjärjestöjen kannanottojen kautta. Lausunto tulee antaa 30.9.1991 mennessä.

Lausuntojen ja käytävien neuvottelujen perusteella tiehallitus tekee tarkistukset suunnitelmaan. Tavoitteena on saada Tie 2010 valmiiksi tämän vuoden loppuun mennessä. Suunnitelman hyväksyy liikenneministeriö.

Raporttisarjoja on saatavissa lisää tiehallitukselta, toimistosihteerin Helena Ruottiselta, puh. 154 2026.

Pääjohtaja

Jouko Loikkanen
Jouko Loikkanen

Suunnittelujohtaja
Suunnitteluosasto

Erkki Koskinen
Erkki Koskinen

LIITTEET

Tie 2010, valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
ja liiteraportit (6 kpl) - 3 sarjaa
Suunnitelman jakelu ja lausunnonantajat

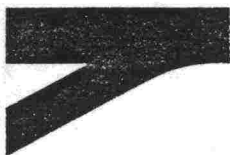
JAKELU

Suomen maakuntien liitto
Suomen Kaupunkiliitto
Suomen Kunnallisliitto
Finlands svenska kommunförbund
Valtionrautatiet
Merenkulkuhallitus
Ilmailulaitos
Vesi- ja ympäristöhallitus
Teollisuuden Keskusliitto
Keskuskauppakamari
Suomen Luonnonsuojeluliitto
Liikenneturva
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta YTV

TIEDOKSI

Liikenneministeriö
Tielaitoksen johtokunta
Pääjohtaja
Ylijohtaja
Johtajat
E
Sts

Markku Linnasalmi/HR



28.6.1991

Sts-147
113/91
36/23/90

Jakelussa mainitut

TIE 2010 -SUUNNITELMA

Tie 2010 on tielaitoksen pitkän aikavälin suunnitelma, joka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010 saakka. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on siitä osa. Tie 2010 sisältää myös esityksen tieverkon luokituksen tarkistamiseksi.

Suunnitelma raportoidaan tässä vaiheessa seuraavasti:

- Tie 2010
 - valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
 - liitteet (6 kpl).

Liikenneministeriön kanssa sovitun mukaisesti tiehallitus pyytää lausunnot Tie 2010 -suunnitelmasta valtakunnallisella tasolla. Lausunnot osoitetaan liikenneministeriölle ja tiedoksi tiehallitukselle (asetelma liitteenä). Alueelliset ja toimialakohdaiset näkemykset kanavoinette ministeriöiden ja keskusjärjestöjen kautta. Jos kanavaa ei ole käytettävissä, tämä ei ole esteenä kannanotolenne. Lausunnot on pyydetty antamaan 30.9.1991 mennessä.

Lausuntojen ja käytävien neuvottelujen perusteella tiehallitus tekee tarkistukset suunnitelmaan. Tavoitteena on saada Tie 2010 valmiiksi tämän vuoden loppuun mennessä. Suunnitelman hyväksyy liikenneministeriö.

Raporttisarjoja on saatavissa lisää tiehallitukselta, toimistosihteeri Helena Ruottiselta, puh. 154 2026.

Pääjohtaja


Jouko Loikkanen

Suunnittelujohtaja
Suunnitteluosasto


Erkki Koskinen

LIITTEET

Tie 2010, valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
ja liiteraportit (6 kpl) - 2 särkeä
Suunnitelman jakelu ja lausunnonantajat

JAKELU

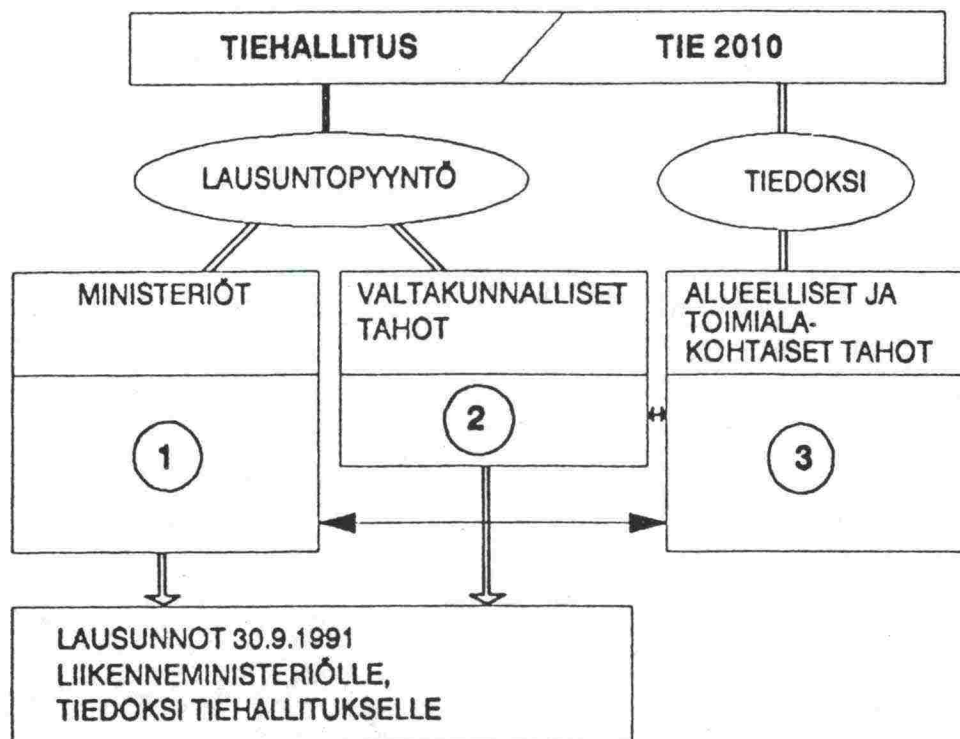
Lääninhallitukset
Seutukaavaliitot
Maakuntaliitot
Suomen metsäteollisuuden keskusliitto
Kauppakamarit
Yliopistot ja korkeakoulut
Suomen Satamaliitto
Autoliitto
Suomen Kuorma-autoliitto
Linja-autoliitto
Suomen Taksiliitto
Suomen kuljetustaloudellinen yhdistys
Yhteiskuntasuunnittelun seura
Liikennesuunnittelun seura
Suomen Tieyhdistys

TIEDOKSI LIITTEINEEN

Pääjohtaja
Ylijohtaja
Tiepiirit
Tiehallituksen yksiköt

Markku Linnasalmi/HR

TIE 2010 LAUSUNTOMENETTELY JA TIEDOKSI SAATTAMINEN



- 1** Kauppa- ja teollisuusministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Puolustusministeriö
Sisäasiainministeriö
Valtiovaraministeriö
Ympäristöministeriö

- 3** Lääninhallitukset
Seutukaava- ja yhdistyneet liitot
Maakuntaliitot
Suomen metsäteollisuuden keskusl.
Kauppakamarit
Yliopistot ja korkeakoulut
Suomen Satamaliitto
Autoliitto
Suomen Kuorma-autoliitto
Linja-autoliitto
Suomen Taksiliitto
Suomen kuljetustaloudellinen yhd.
Yhteiskuntasuunnittelun seura
Liikennesuunnittelun seura
Suomen Tieyhdistys

- 2** Suomen maakuntien liitto
Maakuntaliittojen keskusliitto
Suomen Kaupunkiliitto
Suomen Kunnalliiliitto
Finlands svenska kommunförbund
Valtionrautatiet
Merenkulkuhallitus
Ilmaliitaltos
Vesi- ja ympäristöhallitus
Teollisuuden Keskusliitto
Keskuskauppakamari
Suomen Luonnonsuojeluliitto
Liikenneturva
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
Pääkaupunkiseudun yhteistyövalt.k.

27.09.1991 SKA

Helsinki 25.9.1991

No 50/030/91 KTM

Liikenneministeriö

Viite Tielaitoksen kirje 28.6.1991

Asia lausunto "Tie 2010"
suunnitelmasta

Tiehallituksen toimesta on laadittu pitkän aikavälin suunnitelma "Tie 2010", joka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010 saakka.

Kauppa- ja teollisuusministeriö toteaa pyydettyä lausuntonaan ao. suunnitelmasta, että teollisuuspolitiikan kannalta ministeriö ei katso aiheelliseksi ottaa kantaa yksittäisiin hankkeisiin eikä tieinvestointien tasoon sinänsä. Investoinnit on sen sijaan tarpeen kohdentaa ottaen painokkaasti huomioon elinkeinoelämän keskeiset tarpeet. Ministeriö viittaa liikenneministeriölle 14.8.1991 parlamentaarisen liikennekomitean mietinnöstä (Liikenne 2000) antamaansa lausuntoon ja itse mietintöön, jonka näkemykset vaihtoehtoisista rahoitustavoista liikennepolitiikassa ja tierakennusinvestoinneissa ovat varteenotettavia. Päästökysymysten ja vaarallisten aineiden kuljetusten osalta ei ministeriöllä ole huomauttamista.

Kauppa- ja teollisuusministeri


Kauko Juhantalo

Ylijohtaja


Markku Mäkinen

TIEDOKSI:

Tiehallitus ✓

atk.MH.muut.tie2010.lau

4.10.1991

2059/419 MMM 91

Liikenneministeriö

tiehallitus

07.10.1991

SAs

Viite Tiehallituksen kirje 28.6.1991
Asia lausunto TIE 2010 suunnitelmasta

Maa- ja metsätalousministeriö esittää lausuntonaan ettei sillä
ole huomauttamista TIE 2010 suunnitelmasta.

Osastopäällikkö

Timo Kotkasaari

Ylitarkastaja

Raimo Vajavaara

✓TIEDOKSI Tiehallitus



Liikenneministeriö


TVL:n asiakirja no Sts-145 113/91 36723/90

TIE 2010 VALTATIEVERKOSTON KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Puolustusministeriö ilmoittaa pääesikuntaa kuul-
tuaan, että sillä ei ole varsinaisesti huomaut-
tamista viiteasiakirjan Tie 2010-suunnitelmaan,
kunhan Tielaitoksen varautumistehtäviin kuuluvat
varalaskupaikat ja muut teiden rakentamiseen
liittyvät maanpuolustusvalmiutta edistävät toimet
otetaan huomioon.

Ministeriö korostaa samalla yhteistoiminnan merki-
tystä ja tarvetta tiesuunnitelmaa toteutettaessa
ennenkaikkea puolustusvoimien alueisiin tai eri-
tyiskohteisiin vaikuttavilta osilta.

Osastopäällikkö


Pertti E. Nykänen

Nuorempi toimistoiesiupseeri Olavi Tamminen

TIEDOKSI

Tiehallitus
Pääesikunta

5/OT

30.10.1991

1952/91/91

Liikenneministeriö

HALLITUS

18.11.1991

SLS

LAUSUNTO LIIKENNE 2010 -SUUNNITELMASTA

Sisäasiainministeriö on tarkastellut suunnitelmaa aluepolitiikan ja liikenneturvallisuuden kannalta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Aluepolitiikka

Tielaitoksen Liikenne 2010 -suunnitelma on aluepolitiikan kannalta erittäin tärkeä dokumentti. Suomen alueellisen kehittämisen perusongelmia on laajan ja harvaan asutun maan toiminnallinen integroiminen. Liikennejärjestelmillä on siksi keskeinen asema alueellisessa kehittämisessä. Asian ilmeisestä tärkeydestä huolimatta liikennekysymysten käsittely aluepolitiikassa on osoittautunut ongelmalliseksi. Tämä koskee nimenomaan valtakunnallista aluepolitiikka, ei niinkään aluetason kehittämistyötä.

Valtakunnallisessa aluepolitiikassa tarkastelukehikona on perinteisesti ollut jokin aluejako, liikennesuunnittelussa taas nodit ja verkostot. Jotta aluepoliittiset tavoitteet voitaisiin hyödyntää liikennesuunnittelussa, tulisi ne kääntää aluerakenne-tavoitteiksi. Tällaisia ei kuitenkaan ole ollut tarjottavana. Toinen ongelma on, että tutkimuksellisesti ei ole pystytty osoittamaan kovinkaan selvää yhteyttä liikenneinvestointien ja alueellisen kehityksen välillä. Näin ollen ei myöskään ole kovin vahvaa teoreettista pohjaa liikenneinvestointien aluepoliittiselle arvioinnille.

Tilanne näyttää kuitenkin olevan tältä osin parane-massa. Tärkein syy on aluepolitiikassa viime aikoina korostunut verkosto- ja aluerakenteellinen ajattelu, johon palataan jäljempänä. Toisaalta erilaiset aluekohtaiset kehittämisohjelmat tuottavat yhä enemmän alueellisin ja paikallisin kehittämistarpein perusteltuja esityksiä sekä paikallisen että ylemmän tason liikenneyhteyksien kehittämiseksi. Tämä kehitys antaa lähtökohtia ja synnyttää tarpeita aikaisempaa läheisemmälle ja konkreettisemmälle yhteistyölle alue- ja liikennepoliittisten viranomaisten välillä sekä pitkän aikavälin strategiasuunnittelun että lyhyemmän aikavälin toteuttamissuunnittelun osalta.

Tie 2010 -suunnitelma antaa hyvän pohjan pitkän aikavälin liikennesuunnittelun tavoitteista käytävälle keskustelulle. Tielaitoksen suunnitteluprosessi on ollut kiitettävän monipuolinen ja avoin, erityisesti valtatieverkon osalta. Tie 2010 -suunnitelma jakautuukin selvästi kahteen osaan. Toisaalta siinä käsitellään tienpidon pitkän aikavälin tavoitteita ja suuntaviivoja, toisaalta se sisältää valtatieverkon kehittämissuunnitelman siihen liittyvine laajoine vaikutusselvityksineen. Lukijan kannalta jälkimmäinen osa näyttää muodostavan suunnitelman rungon, jonka ympärille on rakennettu kokonaiskehikko. Tämä selittyy sillä, että koko suunnitteluprosessi käynnistyi nimenomaan päätieverkon kehittämissuunnittelulla. Aluepolitiikan kannalta valtatieverkon kehittämissuunnitelma on myös selvästi kiinnostavin osa koko suunnitelmaa. Ensin kuitenkin muutama sana "yleisosasta".

Ehdotukset tieluokituksen yksinkertaistamiseksi ja tieverkon laatutavoitteiksi vaikuttavat järkeviltä, eikä niihin ole huomautettavaa. Tielaitoksen mielestä nykyisestä budjettirahoituksesta tulisi siirtyä käyttäjäperusteiseen rahoitukseen mahdollisimman pian. Esityksen käytännön toteutus jää kuitenkin hieman epäselväksi. Sisäasiainministeriön mielestä lisärahoitukselle on ilmeistä tarvetta, mutta sen keräämisen ja käytön kohdentamismahdollisuuksia tuli pohtia lähemmin (ks myöhemmin). Suunnitelmassa on myös esitetty toteuttamisen painopisteitä siinä (todennäköisessä) tapauksessa, että tienpidon rahoitus ei kasva esitetyllä tavalla. Tällaisia ovat mm. taa-
jamien, tärkeimpien pääteiden sekä pääkaupunkiseudun liikenteen sujuvuutta edistävät hankkeet. Alueellisesti tämä voi johtaa liian yksioikoiseen Etelä-Suomi-painotteisuuteen. Sisäasiainministeriön mielestä myös kiristyneessä rahoitustilanteessa tulisi ottaa huomioon maan eri osien kehittämistavoitteet.

Tie 2010 -suunnitelmaan liittyvää valtatieverkon kehittämissuunnitelmaa on valmisteltu kiitettävän avoimesti. Sisäasiainministeriöllä on jo aikaisemmin ollut mahdollisuus esittää aluepoliittisia näkemyksiä muotoutuvaan kehittämissuunnitelmaan. Suunnitelma onkin suunnitteluprosessin aikana muuttunut aluepolitiikan kannalta selvästi parempaan suuntaan. Alkuperäisistä kahdesta vaihtoehdosta otettiin jatkokehittelyn pohjaksi ns. aluerakennevaihtoehto. Sitä on sittemmin vielä täydennetty mm. Itä- ja Pohjois-Suomen tieyhteyksien sekä poikittaisyhteyksien (esim. Kokkola-Iisalmi ja Vaasa-Jyväskylä) osalta, pitkälti sisäasiainministeriön näkemysten mukaisesti. Vaikka useat konkreettiset tarkistusesitykset on otettu huomioon nyt esitetyssä suunnitelmassa on syytä kerrata eräitä aikaisemmin esitettyjä yleisempiä näkökohtia sekä kiinnittää huomiota eräisiin uusiin kehittämistarpeisiin.

Päätieverkon kehittämisen tulisi perustua selkeään realistiseen kehitysvisioon, ei pelkkiin kysyntärendeihin ja nykyisten pullonkaulojen avaamiseen. Tämä merkitse käytännössä näkemystä siitä aluerakenteesta, jota liikenneverkolla halutaan tukea. Suunnitelman mukaan "lähtökohtana on ollut se, että valtakunnan nykyistä aluerakennetta ei pyritä muuttamaan vaan tukemaan". Koska tarjolla ei ole virallisesti hyväksyttyjä aluerakenteen kehittämistavoitteita, lähtökohdaksi on otettu melko staattinen kaavoituksessa kehitetty keskushierarkia.

Kuten edellä todettiin, aluepolitiikassa on viime vuosina vahvistunut verkostoteoreettinen ajattelu, jossa keskusseutujen välinen työnjako korvaa jäykän hierarkian. Tämän konkreettinen ilmentymä ovat äskettäin laaditut 27 keskusten kehittämisohjelmaa, joissa pyrittiin määrittämään kullekin keskukselle oma kehittämisstrategia ja sen toteuttamiseen liittyvät avainhankkeet. Hankeluetteloissa liikennehankkeiden osuus on hyvin merkittävä. Esitetyt hankkeet eivät sinänsä muodosta vielä selkeää vaihtoehtoista ohjelmaa - niitä on liian paljon ja useat ovat keskenään ristiriitaisia - mutta ne voisivat antaa lähtökohtia nykyisten ja suunniteltujen investointiohjelmien arvioinnille. Sisäasiainministeriö pyysikin siksi liikenneministeriöltä lausuntoa esitetyistä hankkeista ja niiden toteuttamisnäköymistä. Sisäasiainministeriö on valmis jatkamaan tätä asiaa koskevaa vuoropuhelua sekä liikenneministeriön että keskeisten virastojen ja liikelaitosten kanssa.

Sisäasiainministeriön mielestä valtatieverkon suunnittelun pohjaksi tulisi ottaa nykyistä dynaamisempi visio tuettavasta aluerakenteesta. Tähän ei liene valmiuksia vielä tällä suunnittelukierroksella, mutta sen tulisi olla tavoitteena ohjelmaa tarkistettaessa.

Viime vuosien nopeat kansainväliset muutokset antavat aihetta arvioida uudelleen sekä aluepoliittisia että liikennepoliittisia visioita. Baltian maiden itsenäistyminen saattaa merkitä Suomelle uuden Eurooppa-yhteyden avautumista hyvinkin pian. Aluepolitiikan kannalta ehkä vielä merkittävämpiä ovat etenkin Pietarin, mutta myös Neuvosto-Karjalan ja Murmanskin alueen kehitysnäköymät. Toimivien liikenneyhteyksien luominen itärajan yli saattaisi merkitä huomattavaa piristysruisketta koko Kaakkois- ja Itä-Suomelle. Pietarin alueen potentiaalin hyödyntäminen Suomessa alueellisesti tasapainoisesti voisi merkitä Nuijamaa-Mikkeli-Jyväskylä-Vaasa -akselin ja Imatra-Joensuu-Kuopio/Kajaani -akselin tieyhteyksien vahvistamista. Via Baltica -yhteydellä saattaisi olla merkittäviä vaikutuksia etelä- ja lounaisrannikon nykyisille linkkiyhteyksille. Oma kysymys on mistä Via Baltica -lauttayhteys vedettäisiin. Aluepolitiikan kannalta se pitäisi vetää muualta kuin pääkaupunkiseudun kautta.

Edellä mainitut kehitysnäkymät puuttuvat - luonnollisista syistä - pitkälti esitetystä suunnitelmasta. Sisäasiainministeriön mielestä ne voitaisiin tässä vaiheessa ottaa huomioon siten, että ns. erityisen tärkeisiin valtateihin lisättäisiin tieyhteys Nuijamaa-Mikkeli-Jyväskylä-Vaasa. Muiden yhteyksien (Petroskoi ja Murmansk) osalta tarvitaan vielä lisäselvityksiä.

Sisäasiainministeriö on aikaisemmin kommentoinut kriittisesti päätieohjelman moottoritiepainotteisuutta ja tähän on syytä edelleen kiinnittää huomiota. Aluepolitiikan kannalta ongelman muodostaa moottoriteiden kalleus, joka vie resursseja muilta tarvittavilta panostuksilta (sekä muilta päätiehankkeilta että alemman tieverkon ylläpidolta). Kalliin ja osin ylimitoitettun moottoritiekapasiteetin rakentamisen vaihtoehtona tulisi aina harkita muita ratkaisuja, kuten Ruotsin mallin mukaisia nykyistä keveämpiä moottoriliikenneteitä (ei pelkästään moottoritien esivaiheena) ja ohituskaistoja.

Sisäasiainministeriön mielestä olisi myös syytä panostaa pitkän matkan liikenteessä eri liikennemuotojen välisen työnjaon ja yhteistyön kehittämiseen, vaikka se nykytilanteessa vaikuttaakin melko utopistiselta ja/tai vähämerkitykselliseltä. Pitemmällä aikavälillä monet seikat kuitenkin puhuvat sen puolesta. Parlamentaarinen liikennekomitea on osaltaan kiinnittänyt huomiota liikennemuotojen väliseen yhteistyön tarpeeseen. Tässä asiassa liikenneministeriön tulisi omaksua aktiivinen rooli.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelman kaltaisessa suuressa investointiohjelmassa ei vain lopputuloksella vaan myös toteuttamisjärjestyksellä on merkitystä. Aluepoliittisen suunnittelujärjestelmän kautta esille nousevat tarpeet koskevat käytännössä useimmiten juuri toteuttamisen ajoitusta - sen nopeuttamista - koska esitetyt hankkeet yleensä jo sisältyvät suunnitelmiin. Aluepolitiikan kannalta tavoitteena tulisi olla alueellisesti mahdollisimman tasainen toteuttaminen, mikä kuitenkin saattaa olla osittain ristiriidassa muiden toteuttamisperiaatteiden kanssa. Tässä, kuten muissakin vastaavissa ristiriitatilanteissa, tulisi pyrkiä eri näkökohdat huomioon ottavaan kompromissiin.

Toteuttamiseen liittyy myös rahoituspuoli. Suunnitelmassa on esitetty kolme toteuttamisvaihtoehtoa, joista nopeimmat edellyttävät käyttömaksurahoitusta. Sisäasiainministeriön mielestä tulisi muutenkin pyrkiä löytämään uusia rahoituslähteitä ja malleja perinteistä budjettirahoitusta täydentämään. Eri rahoitustavat tulisi eriyttää alueellisesti. Ruuhka-alueilla toteutettavat investoinnit tulisi mahdollisimman pitkälle rahoittaa suorilla maksuilla, esim. tietulleilla, kun taas budjettirahoitusta tulisi ohjata ensi sijassa liikennetaloudellisesti kannattamattomampiin mutta yhteiskuntataloudellisesti tar-

peellisiin hankkeisiin. Tämä on tärkeää myös siksi, että haja-asutusalueilla yksityisautolle ei juuri ole kannattavaa vaihtoehtoa. Mahdollinen yleinen käyttömaksu tulisi samasta syystä porrastaa alueellisesti (aluetyypeittäin).

Lopuksi vielä joitakin kommentteja valtatieverkon kehittämissuunnitelman vaikutusselvityksistä. Aluepolitiikan kannalta keskeisin näistä on taloudellisia vaikutuksia koskeva selvitys, jossa on myös pyritty alueellistamaan vaikutukset karkealla aluejaolla. Selvityksen tulokset eivät ole kovin yllättäviä: moottoritieinvestoinnit ovat kannattavia ja saavutettujen säästöjen alueellinen jakauma noudattaa pitkälti väestön, työpaikkojen ja investointien jakaumaa. Kuten jo edellä todettiin on yleensäkin osoittautunut vaikeaksi osoittaa selviä alueellisia vaikutuksia tienrakennusinvestoinneista, pl. hyvin merkittävät yksittäishankkeet. Tästä voisi vetää sen johtopäätöksen, että maamme tieverkko on jo niin kehittynyt ja kattava, että sen parannustoimenpiteet eivät juuri vaikuta alueellista kehitystä eriyttävästi. Tulokset saattavat kuitenkin riippua myös tarkastelutasosta, -tavasta ja aikaulottuvuudesta. Asiaa ei ole Suomessa tutkittu niin paljon, etteikö siihen kannattaisi panostaa enemmän.

Edellä on useaan kertaan kiiteltä TIE 2010 -suunnitelman monipuolista ja avointa valmistelua. Suunnitelmadokumentit ovat hyvin havainnollisia ja iskeviä. Ote on kokonaisvaltainen ja antaa lähes yleispätevän vaikutelman. Kuitenkin suunnitelma on selvästi yhden osasektorin, tiehallinnon, strateginen suunnitelma. Tällaiset "myyvät" suunnitelmat, toisena esimerkkinä VR:n strategiaohjelma, korostavat sisäasiainministeriön mielestä tarvetta vahvistaa liikenneministeriön kokonaisvaltaista liikennepoliittista suunnittelua.

Liikenneturvallisuus

Ministeriö on jo aiemmin lausunnossaan "Tiepoliittisen päätöksenteon vaiheistaminen" -mietinnöstä korostanut, että poliisin asiantuntemusta voidaan hyödyntää etenkin väylien liikenneturvallisuuskysymyksissä, turvallisuutta parantavien laitteiden sijoittelussa, väylien kalustamiseen, liikenteen ohjaamiseen, opastamiseen sekä sen sujuvuuteen liittyvissä asiayhteyksissä.

Lausunnolla olevan TIE 2010 mietinnön sivulla 7 tuodaan esiin toisen parlamentaarisen liikennekomitean näkemykset liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Ministeriö näkee merkittävänä, että sille taataan mahdollisuudet kehittää poliisin tieliikenneturvallisuuden ohjausjärjestelmiä ja että käyttöön saadaan riittävästi teknisiä laitteita käytännön kenttätöiden toteuttamiseksi sopusoinnussa parlamentaarisen vaatimustason mukaisesti. Parhaillaan kehitetään tapahuneitten tieliikenneonnettomuuksien tilastointia,

jotta ne riittävän nopeasti saataisiin suunnitteluun ja poliisin käytännön liikenneturvallisuustoimien toteuttamiseen. Valtion tekninen tutkimuskeskus on vuosina 1989-91 ministeriön poliisiosaston toimeksiannosta luonut poliisin liikennevalvonnan suunnittelun ja seurannan tietojärjestelmän (SUNTIO) joka auttaa suuntaamaan valvontaa liikenneturvallisuustarpeiden mukaan. Toistaiseksi järjestelmä on vain koekäytössä Hämeen läänissä. Tutkimuskeskuksella on parhaillaan työn alla automaattisen tieliikenteenvalvonnan tutkimus. Tieliikenteen informaatiopalvelujen kehittämisessä on tielaitoksen ja poliisin yhteistyönä kehittäellä ns. AIMO-projekti. Ministeriön poliisiosasto on ollut mukana liikenneministeriön vetämässä Drive-projektissa. Ministeriö pitää kuitenkin tärkeänä, että kaikkia tulevaisuuden liikenneturvallisuuden kehittämiseen liittyviä hankkeita toteutetaan yhteistyössä tai että eri osapuolia informoidaan riittävästi meneillään olevista hankkeista. Näin saavutetaan kattava yhteistyö myös käytännön tasolla ongelmien ratkaisemiseksi.

Tieluokituksen uusimisen yhteydessä tulee huolehtia siitä, että uusissa normeissa on huomioitu riittävästi liikennevalvonnan toteutuksen tarpeet raskaan liikenteen osalta. Uusien luokitusten tulee maksimoida jo sellaisenaan turvallisuutta ja vähentää valvontatarpeita. Vuosina 1990-91 poliisin työajasta 16,5 prosenttia on kohdennettu liikenteenvalvontaan. Vuosien 1992-96 poliisin liikenneturvallisuustyön tulostavoitteeksi on asetettu kuljettajien riskikäyttäytymisen vähentäminen niin, että siitä johtuvien vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee vuoden 1991 tasosta ja että onnettomuuksien seuraukset lievenevät.

Poliisi on valtion teknisen tutkimuskeskuksen ja Tampereen yliopiston tutkimusryhmän avulla vuodesta 1984 kehittänyt tehokkaampia valvontajärjestelmiä. Näiden pohjalta on luotu poliisin tieliikenteenvalvontastrategia. Kuten edellä jo todettiin, kokeilukäytössä on tämän poliisityön suunnittelun ja seurannan tietojärjestelmä (SUNTIO). Suoriutuakseen poliisin osalle tulevien liikenneturvallisuustoimien tuottamisesta edellä kuvatulla tavalla edellytetään sellaista suunnittelua ja tiivistä seuranta mikrotietokonepohjaisella ATK-tekniikalla. Myös muuta poliisin liikenneturvallisuustoimintaa tulee kehittää ottamalla siihen mukaan nyt lausunnolla oleva Tie 2010 periaatteet. (Liitteet: Poliisin valvontastrategiakaavio ja Valvonnan suunnittelu ja seuranta (SUNTIO) kaavio).

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan toimeksiannosta kolme työryhmää selvittää toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnön liikenneturvallisuutta koskevien ehdotusten toteuttamista. Poliisin edustus on ajoneuvoliikenteen onnettomuuksien vähentämistä koskevassa työryhmässä. Tie 2010-suunnitelman kannalta olisi hyödykästä tarkastella myös

näiden asetettujen työryhmien työn tuloksia, joista osa kohdentuu suoraan väylästön parantamiseen ja muillakin ehdotuksilla tulee olemaan merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa 2010 tulee ottaa lisäksi tarkasteltavaksi muut liikenneturvallisuus- ja valvontatutkimuksien tulokset. Myös toisen parlamentaarisen liikennekomitean ehdotuksien toteuttamiset tuovat uusia näkemyksiä myös valtatieverkon kehittämissuunnitelmaan.

Liikennemuotojen työjako - vaikuttavuusselvitys 1 sisältö koskee kokonaisliikennettä ja sen työjakoa. Poliisilla ei ole suoranaista tekemistä työnjaon osalta. Kun liikennemuotojen työjaksoselvitystä tarkastellaan yhdessä elinkeinoelämä ja kansantalous - vaikuttavuusselvitys 2 kanssa on todettavissa, että tieliikenne sekä henkilö- että tavaraliikenteenä tulee lisääntymään vuoteen 2010 mennessä. Myös tieliikenteen kansainvälistyminen on tosiasia. Nämä seikat asettavat jo määrällisinä sekä laadullisesti uusia vaatimuksia poliisin liikenneturvallisuustyölle. Edellä Tie 2010-suunnitelman lausunto-osassa on tarkasteltu pääpiirteittäin poliisin tieliikennevalvonnan kehittämistuotteita. On oletettavaa, etteivät nämä toimet sellaisenaan ole riittäviä takaamaan poliisin täysimittaista liikenneturvallisuuspanosta. Suunnittelukaudella 1992-96 tulee harkittavaksi lisätoimet joihin on ryhdyttävä Tie 2010 -suunnitelman liikenneturvallisuuden edelleen kehittämiseksi poliisissa. Valtioneuvoston periaatepäätökset liikenneturvallisuuden parantamiseksi 1989-91 osoittavat osaltaan mitä tarpeita tässä kehitystyössä on otettava lukuun kattavan vaikuttavuuden saavuttamiseksi.

Polttoaineen kulutus- ja pakokaasupäästöt - vaikutusselvitys 3 on valtatieverkon kehittämisen vaikutuksien kuvaus näistä aiheista. Ministeriö toteaa, että se on aikaisemmin antanut lausunnon joutokäyntiä koskevista rajoituksista ja niiden valvonnasta. Mikäli tarvitaan vielä toimenpiteitä päästöjen suhteen, tulisi niiden viranomaismenettelyt käynnistää jo vireillä olevien säännösten lisäksi. Vaikutusselvityksessä 3 on otettu hyvin mukaan ohitusteiden, nopeusrajoitusten, ruuhkautumisen ja sujuvuuden vaikutukset polttoaineen kulutukseen ja sitä tietä päästöihin. Tehostamalla liikenteen tiedottamista vaikutetaan liikenteen sujuvuuden kautta päästöihin. Tielaitos ja poliisi kehittävät jo ns. AIMO-projektissa tätä valmiutta. Myös muualla on meneillään vastaavia kehittämistoimia.

Melu - vaikutusselvitys 4 on liikenteen melutarkastelua. Tämä selvitys ei koske poliisia muutoin kuin ajoneuvojen melupäästöjen mittauksen osalta liikenteenvalvonnassa. Lähinnä valvonnan kohteena ovat olleet mopot, moottoripyörät ja autot. Tätä varten tarvitaan uusia valvontalaitteita (desibelimittareita). Meluaitojen rakentamisessa on syytä mahdolli-

suuksien mukaan huomioida myös muiden kuin tieliikennenerikosten ennalta estäminen, niin etteivät aidat muodosta katveja rikoksentekijöille. Suomessa on toistaiseksi vain ulkomaista tietoa meluaitojen liikenneturvallisuudesta suistumisonnettomuuksia ajatellen.

Luonnonympäristö - vaikutusselvitys 5 on tieverkon kehittämisen vaikutuksia luonnonympäristöön. Teiden sijoittaminen maisemaan - maisemalliset arvot jne. tulee tehdä niin, että sen geometria on liikenneturvallinen. Tien optisen ohjauksen huolellinen harkinta auttaa merkittäväällä tavalla liikenneturvallisuuden toteuttamista. Myös tuuliolot on huomioitava tietä sijoitettaessa. Liukkaus, jäätyminen, kosteus, sumuisuus, jne voidaan ottaa huomioon tehtäessä leikkauksia tielinjalle, rakennettaessa sillan kansipäälysteitä ja ojien ylityksiä sekä päällyste- ja eristemateriaaleja valittaessa. Hirvi- ja poro-onnettomuuksia voidaan vähentää aitaamalla ja muilla eläimien ohjailutoimilla (nuolukivet, ruokinta).

VAK-onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseen ja tapahuneiden onnettomuuksien hoitamiseen on viime vuosina Suomessa kiinnitetty kasvavaa huomiota. Osa säännöksiä on jo voimassa, mutta osa on vielä kehittämisen alaisena. Eri viranomaiset ja yhteisöt ovat omassa toiminnassaan tehostaneet valmiuksiaan onnettomuuksien varalta. Tarvitaan kuitenkin edelleen yhteistyötä, jotta myös ympäristövahingot voidaan asianmukaisesti torjua ja muu osa vaarallisten aineitten onnettomuutta hoitaa turvallisesti.

Kansliapäällikkö


Juhani Perttunen

Ylitarkastaja


Ismo Atosuo

LIITTEET

Poliisin valvontastrategiakaavio
Valvonnan suunnittelu ja seuranta (SUNTIO) kaavio

TIEDOKSI

Ministeri Pekkarinen
Erityisavustaja Kauppinen
Kunta- ja aluekehitysosasto
Poliisiosasto
Tiedotuspäällikkö Tuominen
Tiehallitus

17.10.1991

Liikenneministeriö

HALLITUS

21.10.1991

Sts

Tielaitoksen lausuntopyyntö 28.6.1991 No Sts-145 113/91 36/23/90

Lausunto Tie 2010 suunnitelmasta

Pyydettyinä lausuntona valtiovarainministeriö esittää kun-
nioittaen seuraavaa:

1. Yleistä

Tie 2010 on tielaitoksen pitkän aikavälin suunnitelma, jo-
ka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010
saakka. Suunnitelmaan kuuluvat seuraavat erillisselvityk-
set:

- Valtatieverkon kehittämissuunnitelma 2010
- Tiekohtaiset toimenpidekartat. Kymmenvuotisjakson
1993-2002 toteuttamishjelmat I-III
- Vaikutusselvitys 1: Liikennemuotojen työnjako
- Vaikutusselvitys 2: Elinkeinoelämä ja kansantalous
- Vaikutusselvitys 3: Polttoaineen kulutus ja pako-
kaasupäästöt
- Vaikutusselvitys 4: Melu
- Vaikutusselvitys 5: Luonnonympäristö

Edellä mainittujen lisäksi tielaitos on toimittanut valtio-
varainministeriölle tiedoksi elokuussa 1991 valmistuneen
selvityksen Tietullit ja kiinteät tienkäyttömaksut (Tielai-
toksen selvityksiä no 35/1991) ja muistion Tie 2010 Tienpi-
don suuntaviivat.

Tielaitoksen tarkoituksena on tarkistaa lausuntokierroksen
jälkeen Tie 2010 suunnitelmaa siten, että se voitaisiin
jättää ensi vuoden alussa liikenneministeriön hyväksyttä-
väksi. Suunnitelmaa tarkistettaisiin viiden vuoden välein.

Valtiovarainministeriön lausunto rakentuu ensi sijassa Tie
2010 suunnitelman pohjalle. Erillisselvityksiä käsitellään
soveltuvien osien.

2. Tie 2010 suunnitelman yleislinjat

Jakso 1. Toimintaympäristö

Suunnitelmassa valitut tieliikenteen toimintaympäristön muutostrendit vaikuttavat keskeisesti tieverkoston kehittämistarpeisiin. Yleisten teiden liikennesuoritteiden, autokannan ja autotiheyden lisäyksistä on vain yksi, jatkuvaan liikenteen kasvuun perustuva kehitysarvio. Esimerkiksi valtateiden liikenteen ennustetaan kasvavan suunnitteluajan jaksolla noin 50 %.

Nykyinen taloudellinen tilanne ja arviot lähivuosien taloudellisesta kehityksestä näyttäisivät hidastavan merkittävästi autokannan ja liikenteen lisäämistä. Valtiovarainministeriö katsoo, että suunnitelman jatkovalmistelussa tulisi ottaa mukaan myös sellainen vaihtoehto, joka perustuu liikenteen volyymin säilymiseen lähivuosina pääosin nykyisellä tasolla.

Vaikutusselvityksessä nro 1 on selvitetty eri liikennemuo-
tojen työnjakoa lähinnä valtatieverkon ja rautatieverkon välillä. Vertailun mukaan kaikki tielaitoksen suunnitelmaan sisältyvät hankkeet toteutettaisiin ja lisäksi toteutettaisiin eräitä suuria ratahankkeita. Valtiovarainministeriö katsoo, että ilman liikenneministeriön ohjausta eri tahoilla laaditut suunnitelmat voivat johtaa epärealistisiin voimavaratoiveisiin ja kilpailevien väylähankkeiden toteuttamiseen. Liikenneministeriön tulisi suunnitelman jatkovalmistelussa asettaa vaihtoehtoja liikenneverkoston kokonaisvoimavaroista sekä niiden jakaantumisesta eri liikennemuo-
tojen välillä.

Jakso 2. Tienpidon tavoitteet

Suunnitelman tässä jaksossa on hahmoteltu valtakunnan kes-
kukset vuodelle 2010 ja merkittävimmät keskusten väliset tieyhteydet. Keskusluokittelu on ollut perusteena, kun suunnitelmassa on hahmoteltu erityisen tärkeiden valtateiden verkostoa. Valtateistä 2 460 km eli noin kolmasosa luokitellaan erityisen tärkeiksi valtateiksi, joiden kehittämisen tarve on erityisen suuri (Muistio Tienpidon suunta-
viivat s. 5).

Valtiovarainministeriö pitää valtakunnan keskusluokitukseen perustuvaa teiden kehittämistä sinänsä oikean suuntaisena. Erityisen tärkeiden valtateiden ryhmään on kuitenkin otettu liian suuri määrä teitä, joiden laaja-alainen kehittäminen hajoittaisi niukkoja voimavaroja. Kehittämiskohteeksi voidaan hyvissäkin taloudellisissa olosuhteissa ottaa 20 vuoden ajanjaksolla vain muutamia suuria tiehankkeita.

Suunnitelman tässä jaksossa asetetaan tavoitteita myös liikenneturvallisuudelle, ympäristöhaittojen poistamiselle, tiestön kunnolle ja yleensä palvelutasolle. Valtiovarainmi-

nisteriö pitää esitettyjä tavoitteita oikean suuntaisina. Kun tavoitteet on esitetty pääosin yleisellä tasolla, suunnitelman jatkovalmistelussa tulisi esittää enemmän tavoite-tasoa kuvaavia tunnuslukuja ja eri tavoitetasoilla tarvittavia voimavaroja.

Jakso 3. Tieluokitus

Suunnitelmassa esitetään tieluokituksen muuttamista siten, että nykyisten 5-6 tieluokan tilalle tulisi 4 tieluokkaa. Merkittävä muutos olisi yhdysteiden ja kokoojateiden yhdistäminen yhdeksi yhdysteiden luokaksi. Laaja yksityistieverkko on rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Luokituksen uudistamisen yhteydessä huomattava osa tiestöstä siirtyisi korkeampaan tieluokkaan, mikä merkitsisi vuoteen 2010 ulottuvaa laajaa teiden rakentamis- ja parantamishjelmaa. Valtatiet lisääntyisivät 300 km, kantatiet 200 km ja seututiet 2 600 km. Vaikka uusi yhdysteiden luokka olisi 1 900 km pienempi kuin nykyiset kokoojateiden ja yhdysteiden luokat, myös nämä olisivat mukana tiestön parannushjelmissä.

Valtiovarainministeriö katsoo, että tieluokituksen muutos on sopeutettava nykyiseen tiestön kuntoon. Suunnitelman alkuperäinen tavoite nykyisen valtatieverkon supistamisesta tulisi ottaa lähtökohdaksi jatkosuunnittelussa. Muutoinkaan ei lähivuosille ole odotettavissa taloudellisia edellytyksiä valtateiden, kantateiden ja seututeiden lisäyksen edellyttämiin rakennushankkeisiin. Jatkovalmistelussa tulee ottaa mukaan myös yksityistieiden kehittämistarpeet.

Suunnitelmassa ehdotetaan luovuttavaksi paikallistiekorvauksista. Jos suunnitelmaan sisältyvillä erilaisilla luokitusten muutoksilla on vaikutusta valtion, kuntien ja yksityisten teiden ylläpitäjien kustannuksiin, valtiovarainministeriö edellyttää, että muutosten valmistelussa pidetään lähtökohtana valtion kustannusosuuden säilyttäminen nykyisellä tasolla. Kuntien paikallistiekorvauksia koskevien kehittämishankkeiden yhteydessä on selvitettävä myös yksityistieiden rahoitusjärjestelmän kehittämistarpeet.

Jakso 4. Tieverkon laatutavoitteet

Suunnitelmassa on määriteltä eri tietyyppien laatutavoitteet.

Valtiovarainministeriöllä ei ole tieverkon laatuluokitukseen huomauttamista. Luokittelua ei tule kuitenkaan soveltaa kaavamaisesti. Vähäiset tiekohtaiset poikkeamat tulee sallia ja parannushankkeet tulee tehdä taloudellisesti ja vaihteittain eri tiejaksoilla. On myös tärkeää, että yksittäisten teiden luokkaa ja laatutavoitteita korotetaan vain käytettävissä olevien voimavarojen rajoissa. Uusille hankkeille voidaan ohjata lisävoimavaroja, kun vähäliikenteisten teiden tieluokkia ja laatutavoitteita alennetaan.

Jakso 5. Tienpidon toimenpiteet ja kustannukset

Suunnitelma on laadittu laajan kehittämisohjelman mukaisesti siten, että 20 vuoden kuluessa tiestöön käytetään 172 mrd. mk eli 8,6 mrd. mk vuodessa. Suunnitelmassa on mainittu myös 140 mrd. markan eli 7 mrd. markan vuositason kehittämisohjelma. Vuoden 1990 rahoituksen määräksi mainitaan vielä pienempi summa, 6,5 mrd. mk.

Valtiovarainministeriö pitää tärkeänä, että tielaitoksella on vaihtoehtoisia suunnitelmia tienpidon pitkän aikavälin kehittämisestä. Vaihtoehtojen valinnassa ei kuitenkaan ole otettu riittävästi huomioon nykyistä kansantalouden tilannetta. Käytettävissä ei ole myöskään liikenneministeriön kantaa siitä, miten tieverkoston merkittävät voimavaraliikenneverkoston kehittämistavoitteisiin. Suunnitelman jatkovalmistelussa tulee ottaa mukaan myös sellaisia vaihtoehtoja, joissa tienpitoon on lähivuosina käytettävissä aikaisempaa vähemmän varoja. Tämä vastaisi myös vuoden 1992 tulo- ja menoarvioesityksessä yleisesti omaksuttua linjaa.

Suunnitelmassa on kehitelty myös uusia rahoitusmuotoja käytettävissä olevien varojen lisäämiseksi.

Valtiovarainministeriö pitää sinänsä tärkeänä uusien rahoitusmuotojen ennakoluulotonta kartoittamista. Kun lisärahoitus hankittaisiin suunnitelman mukaan pääosin veronluonteisilla maksuilla, valtiovarainministeriö ei voi jäljempänä esitetyistä syistä puoltaa tielaitoksen ehdotuksia. Kun lisäksi muiden rahoituslähteiden - lähinnä tietullien - kehittäminen on vielä alkuvaiheessaan, valtiovarainministeriö pitää epätodennäköisenä, että näillä keinoilla voitaisiin lähivuosina lisätä oleellisesti tielaitoksen käytettävissä olevien varojen määrää.

Jakso 6. Suunnitelman vaikutukset

Suunnitelmaan on koottu lyhyt yhteenveto viidestä vaikutusselvityksestä.

Suunnitelmassa valittu tieliikenteen kasvu-ura ja siihen perustuva tieverkon kehittäminen johtavat erillisselvitysten mukaan monenlaisiin vaikutuksiin eri puolilla yhteiskuntaa. Valtiovarainministeriö pitää tärkeänä tällaisten vaikutusselvitysten suorittamista. Vaikutusselvityksissä tulisi kuitenkin olla useampia vaihtoehtoja sen mukaan kuinka tieverkon kehittämiseen on voimavaroja käytettävissä.

3. Tienpidon vaihtoehtoiset rahoitusmuodot

3.1. Nykyisten ja uusien verotulojen kohdentaminen

Tie 2010 suunnitelmaan sisältyy eräiden valtiolle nykyisin tulevien verotulojen kohdentaminen suoraan tielaitokselle (s. 11). Tämä merkitsisi siirtymistä budjettirahoituksesta käyttäjäperusteisiin rahoitusmuotoihin. Suunnitelmassa ei varsinaisesti esitetä perusteluja tälle muutokselle. Lienee katsottava, että tielaitos perustaa kantansa ainakin huomattavalta osin toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietintöön (KM 1991:3), johon suunnitelman kohdassa "tienpidon vaihtoehtoiset rahoitusmuodot" nimenomaisesti viitataan. Tietulleja eräänä rahoitusmuotona on käsitelty tarkemmin tielaitoksen selvityksessä Tietullit ja kiinteät tienkäyttömaksut (No 35/1991).

Toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnöstä 20.6.1991 antamassaan lausunnossa valtiovarainministeriö katsoi, että yksittäisten verotulojen sitominen yksittäisiin valtion menoihin on yleisten budjetointiperiaatteiden vastaista. Sama koskee nyt esillä olevaa komitean ehdotuksen kehittämää. Valtionhallinnossa yleisesti käynnissä oleva kehitys kohti tulosbudjetointia ei myöskään tielaitoksen kohdalla edellytä tieliikenteeltä kannettavien verojen osoittamista suoraan tielaitoksen käytettäväksi. Tielaitoksen suunnitelmaa ei ole perusteltu sellaisilla uusilla näkökohdilla, joiden johdosta valtiovarainministeriön olisi syytä muuttaa aikaisempaa kantaansa.

Tieliikenteeltä kannetut erityisverot ovat pitkällä aikavälillä vastanneet runsaasta 10 prosentista valtion veroluonteisia tuloja. Tieliikenteen hyväksi on vastaavasti palautunut vain osa tästä määrästä väyläinvestointeina, kunnossapitona tai muina vastaavina suorituksina. Liikenteeltä kerättyjen tulojen ja sen hyväksi käytettyjen menojen suhde ei Suomessa oleellisesti poikkea siitä, mikä se on yleensä muissakin olosuhteiltaan vertailukelpoisissa maissa. Kun meno-tulovastaavuuden ylittävä osa liikenteen verotuksesta on todennäköisesti tulevaisuudessakin huomattava, tämä painottaa liikenneverotuksen fiskaalista luonnetta.

Tielaitoksen suunnitelmassa tarkoitettu tieliikenteen verotus muodostuisi asiallisesti suurin piirtein nykyisistä veroista lisättynä myös bensiinikäyttöisten henkilöautojen vuotuisella verolla ja mahdollisesti tiekohtaisilla tulleilla. Arvioitaessa ehdotusta edellä mainitussa tielaitoksen selvityksessä esitetyn rajakustannushinnoitteluun perustuvan teorian mukaan voidaan todeta, että suunnitelman mukainen verotus ei täytä tuon teorian asettamia edellytyksiä. Selvityksessä asetetaan kyseenalaisiksi suunnitelman mukaiset verotusratkaisut lähes kaikilta osin. Selvityksessä todetaan mm., että ilman toimivaa rajakustannushinnoittelua ei sektorikohtaisella varojen korvamerkinnälläkään ole perusteita (Selvityksen s. 13). Ottamatta tässä yhtey-

dessä kantaa myöskään selvityksen teoriapohjan pitävyyteen on tätäkin taustaa vasten kuitenkin katsottava, ettei lausunnolla olevassa suunnitelmassa ole esitetty riittäviä perusteita tai selkeää mallia tieliikenneverotuksen muutoksille.

Suunnitelmassa ehdotetaan konkreettisella tasolla polttoainemaksun ja ajoneuvojen vuotuisen käyttömaksun säätämistä ja samalla polttoaineverotuksen ja ajoneuvoverotuksen vastaavaa alentamista. Tarkoituksena on korostaa ajosuorituksen yhteyttä tienpidon rahoitustarpeeseen. On kuitenkin syytä todeta, etteivät ehdotetut uudet maksut ole eivätkä voisi olla vastineita auton käyttäjien yhteiskunnalta saamista palveluista. Kyseessä eivät siten ole maksut vaan verot, kuten tähänkin asti polttoaineverona ja ajoneuvoverona. Suunnitelma merkitsisi lähinnä verojärjestelmän perusteetonta monimutkaistamista, ilman että esimerkiksi usein liikennetaloudellisissa yhteyksissä korostettu "käyttäjä maksaa"-periaate välttämättä kuitenkaan toteutuisi nykyistä paremmin. Myöskään veron tuoton kohdistaminen suoraan tielaitokselle ei tekisi verosta maksua. Suunnitelma on tältä osin pinnallisesti laadittu, eikä ehdotettua ratkaisua voida puoltaa.

Liikenneverotuksella pyritään fiskaalisen perustavoitteen ohella moniin yhteiskunnan kannalta tärkeisiin ohjailuvaihtokutuksiin (ympäristö, yleinen liikennepolitiikka ym). Monet näistä tavoitteista ovat luonteeltaan valtakunnallisia, jotkut jopa globaalisia ja myös taloudellisten ohjailukeinojen käytössä laajaa kansainvälistä yhteistyötä edellyttäviä (ilmansaasteet). Useissa kohden on myös kyse esim. hallinnollisten määräysten ja taloudellisen ohjauksen tarkoituksenmukaisesta yhteensovittamisesta. Tämä ei puolla tieliikenneverotuksen jakamista uudelleen tielaitoksen osuuteen ja yleisenä verona kannettavaan osuuteen. Verotukselle asetettavat ohjailutavoitteet joudutaan kokonaisvaltaisesti sovittamaan yhteen verotuksen päätehtävänä olevien fiskaalisten tavoitteiden kanssa.

Yhtenä tieliikenneverotuksen kehittämisessä yleisesti huomioon otettavana rajoittavana tekijänä on vielä kiinnitettävä huomiota EY:ssä käynnissä olevaan tieliikenneverotuksen yhtenäistämiskehitykseen. Eurooppalaisesta kehityslinjasta tulisi poiketa ainoastaan painavista syistä. Tielaitoksen suunnitelmassa ehdotetut polttoainemaksut ja ajoneuvomaksut eivät näytä olevan yhteensopivia EY:n harmonisointisuunnitelmien kanssa.

Verotukselliset näkökohdat eivät puolla suunnitelman mukaisia ehdotuksia tieliikenneverotuksen muuttamiseksi. Muutokset eivät välttämättä ohjaisi tiepalvelujen käyttäjiä eikä tielaitosta palvelujen tarjoajana toimimaan nykyistä paremmin kokonaistaloudellisesta näkökulmasta tai yhteiskunnan resurssien kohdentamisen kannalta.

3.2 Tietullit ja tienkäyttömaksut

Yhtenä muotona käyttäjäperusteisesta tieinvestointien rahoituksesta suunnitelmassa ehdotetaan tietullien käyttöön ottoa. Tietullit yleistynevät Euroopassa. Arvio perustuu ennen kaikkea siihen, että EY:n komission ehdottamalla tie-liikenneverotuksen järjestelyillä tietullit muodostuisivat polttoaineveron ohella pääasiallisimmaksi muodoksi kantaa veroa myös ulkomaisilta ajoneuvoilta. EY:n ehdotus rakentuu lisäksi sille, että tietullit voitaisiin osittain vähentää ajoneuvon kotimaahan maksettavasta ajoneuvoverosta. Liikenteen vapautuessa kansainvälisen liikenteen määrä on Euroopassa nopeasti kasvamassa, mikä ilmeisesti edellyttää huomattavia investointeja liikenneväyliin.

Ainakaan kansainvälisen liikenteen osuuden ja sitä koskevan verointressin osalta tilanne Suomessa ei liene Keski-Euroopan olosuhteisiin verrattava. Huolimatta varsin erilaisista olosuhteista Suomessakin voisi kuitenkin olla aihetta selvittää edelleen joidenkin väyläinvestointien rahoittamista tietullien avulla. Järjestelyn tulisi perustua selkeään maksuun asianomaisen väylän käytöstä. Kokemusten hankkimiseksi valtiovarainministeriö kannattaa tietullien kokeilemista rajatuissa kohteissa. Sen sijaan sekatyypistä järjestelyä, jossa otettaisiin käyttöön uusia verotusmuotoja sisällyttämällä maksuun muutakin osuutta kuin välitöntä väylämaksua ei puolleta.

Valtiovarainministeri


Iiro Viinanen

Valtiosihteeri


Eino Keinänen

TIEDOKSI Valtiovarainministeriö

- tulo- ja menoarvio-osasto
- vero-osasto
- yleinen osasto
- kansantalousosasto
- hallinnon kehittämisosasto

Tiehallitus



2.1.1992

7/556/91

ILMOITUS

03.01.1992

SK

Liikenneministeriö

Tiehallituksen lausuntopyyntö Sts-145 113/91 36/23/90

LAUSUNTO TIE 2010 - SUUNNITELMASTA

Tielaitoksessa on valmistunut tienpidon pitkän aikavälin suunnitelma TIE-2010. Suunnitelmaan liittyy valtatieverkon kehittämissuunnitelma ja viisi eri asiakokonaisuuksia käsittelevää vaikutusselvitystä.

Ympäristöministeriö esittää suunnitelmasta lausuntonaan seuraavaa:

Lähtökohdat

Suunnitelma perustuu keskimääräiseen 2,5 %:n vuotuisen taloudelliseen kasvuun. Tieliikenne kasvaisi 1990-luvulla noin 30 %, minkä jälkeen kasvu hidastuisi. Liikenne kasvaisi eniten pääteillä ja kaupunkikeskusten läheisyydessä. Vuodesta 1988 vuoteen 2010 mennessä liikenne kasvaisi valtateillä keskimäärin noin 60 %. Ennusteen lähtökohtana on, että yleisillä teillä liikenteen kasvua ei aktiivisesti rajoiteta.

Ympäristöministeriön mielestä Suomen liikennepolitiikan ja tieverkon kehittämissuunnitelman on pohjauduttava kestävä kehityksen periaatteisiin. Kestävän kehityksen turvaaminen edellyttää, että liikennepolitiikan kehittämishankkeita arvioidaan nykyistä laajemmin ja eri vaikutuksia kokonaisvaltaisesti.

Ympäristöministeriön arvion mukaan suunnitelmassa esitetyt kasvuarviot ovat ylimitoitettuja. Bruttokansantuotteen taantuma näyttää ennakoivan liikenteen hidastuvaa kasvua. Liikenteen kasvuun vaikuttava energian hinta tulee todennäköisesti tulevaisuudessa nousemaan nykytasosta. Kaupunkikeskustojen kapasiteetti ja ympäristön sietokyky asettavat myös tiettyjä rajoja liikennemäärien kasvuille.

Erityisesti maankäytön suunnittelu ja tiensuunnittelu on syytä saada kiinteämpään vuorovaikutukseen. Ympäristöministeriö kehittää ympäristövaikutusten arviointia osaksi kaavoitusta, jolloin liikennesuunnittelua voidaan tarkastella osana muuta yhdyskuntasuunnittelua. Liikenteen haitallisia vaikutuksia voidaan suuressa määrin torjua ennakolta maankäyttöä

suunniteltaessa. Tämä koskee mm. liikennemäärien kehitystä. Suunnitelman pohjana oleva liikennemäärien kasvu ei ole sopusoinnussa kestäväen kehityksen periaatteiden kanssa. Liikennemäärien kasvun väheneminen edistäisi paitsi pako-kaasupäästöjen myös liikenneonnettomuuksien määrän vähentymistä sekä teiden ruuhkautumista ja kulumista.

Liikenteen aiheuttamia haittoja ei voida poistaa vaikuttamatta koko yhteiskuntaan, koska erityisesti tieliikenteessä tapahtuva kasvu on sidoksissa koko yhteiskunnan rakenteeseen. Liikenteen merkittäviä vähennyksiä on saavutettavissa myös elämäntapamuutosten avulla. Tämä edellyttää panostamista kansalaisten ympäristötietoisuuden lisäämiseen.

Tieluokitus ja laatutavoitteet

Suunnitelman mukaan yleinen tieverkko on jaettu neljään luokkaan; valtatie, kantatie, seututie ja yhdystie. Aiemmin käytössä ollut kokoojatie-nimitys on poistettu käytöstä. Valtaosa kokoojateista on muutettu yhdysteiksi ja eräät tärkeimmät kokoojatiet seututeiksi. Valtateiden määrä on hieman kasvanut nykyisestä. Eräitä vähäisiä tarkistuksia on tehty myös muiden tieluokkien kesken.

Ympäristöministeriö pitää luokitusta käyttökelpoisena sekä siihen perustuvaa Suomen tieverkon toiminnallista jakoa onnistuneena. Ympäristöministeriön kaavamerkintäpäätösten mukaiset luokitukset voitaneen muuttaa esitetyn luokituksen mukaiseksi merkityspäätöksien uusimisen yhteydessä.

Suunnitelman mukaisesti valtateilla ja kantateilla pyritään yleisesti nopeustasoon 100 km/h., seututeilla 80 km/h ja yhdysteilla 60 km/h. Taajama-alueilla sekä myös taajama-alueiden ulkopuolella voidaan eräin edellytyksin käyttää alhaisempia nopeuksia.

Suunnitelmassa ei ole erikseen määritelty nopeustasoja talviajalle. Viime vuosien positiiviset kokemukset nopeusrajoitusten vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen antavat kuitenkin perustellun lähtökohdan talviajan nopeuksien alentamiseksi pysyvästi. Tavoitearvoja alhaisempien nopeuksien käyttö olisi perusteltua osalla tieverkkoa myös kesällä. Liikenneturvallisuus parantuisi ja samalla vähenisivät liikenteen energiakulutus ja päästöt. Alhaisempi suunnittelunopeus mahdollistaisi myös teiden paremman sopeuttamisen Suomen pienipiirteiseen maastoon.

Tienpidon toimenpiteet ja kustannukset

Suunnitelman mukaan tienpitoon tarvitaan vuosina 1991 - 2010 yhteensä 172 mrd. mk eli keskimäärin 8,6 mrd. mk/v. Tästä summasta 21 mrd. mk kuluu tiestön päivittäiseen hoitoon, 40 mrd. mk tiestön ja sen rakenteiden kunnon turvaamiseen sekä noin 79 mrd. mk tieverkon parantamis- ja kehittämistoimenpiteisiin. Tienpitotoimenpiteiden suunnitteluun kuluu 14 mrd. mk, hallintoon 11 mrd. mk ja maa-alueiden lunastuksiin ja erilaisiin korvauksiin noin 7 mrd. mk.

Suunnitelman toteuttaminen merkitsisi selvää nostoa nykyiseen rahoitustasoon 6,5 mrd. mk/v.

Tielaitoksen kannanoton mukaan teiden hoidosta ja ylläpidosta aiheutuvat menot tulee kattaa polttoainemaksuilla ja tieverkon kehittämistä aiheutuvat menot ajoneuvojen vuotuisella käyttäjämaksulla.

Ympäristöministeriö ei kannata tielaitoksen esittämää ajosuoritteesta riippumatonta vuotuista käyttömaksua. Maksujärjestelmän tulisi olla sellainen, että se edistäisi joukkoliikenteen käyttöä ja järkeistäisi henkilöautojen käyttöä. Ensivaiheessa on poistettava ne verotukselliset vääristymät, jotka suosivat yksityisauton käyttöä taajamien työmatkaliikenteessä. Verotuksen painopisteen siirtäminen auton hankinnasta auton käytön verotukseen on erityisesti polttoaineveron noston osalta myös pikaisesti toteutettava hanke.

Tieliikenteeltä perittävien maksujen tulisi kattaa myös liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ja niiden torjuntakustannukset. Polttoaineen hinnan kohoaminen vaikuttaisi erityisesti valtatieverkolla esiintyviin pitkiin matkoihin.

Taloudellisten ohjauskeinojen käyttöä liikenteessä selvittää parhaillaan valtioneuvoston asettamassa ympäristötalousprojektissa.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelma

Valtatieverkon kehittäminen suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaiseksi maksaa 36,1 mrd. mk. Ilman erityisiä toimenpiteitä nykyisistä teistä vain 1360 km on katsottu vastaavan myös tulevaisuuden tarpeet. Uusiin ja nykyisten moottoriväylien rakentamiseen suunnitelman mukaan kului 17,4 mrd. mk. Uusia moottoriteitä on esitetty toteutettavaksi 480 km ja moottoriliikenneteitä 320 km. Nykyisistä moottoriliikenneteistä muutettaisiin 210 km moottoriteiksi.

Suunnitelman mukaan valtatieverkon kehittämistoimenpiteillä saavutetaan ajokustannusten säästöjä, joiden nykyarvo vuosilta 1991 - 2030 on 6 %:n diskonttauskorolla laskien 16,7 mrd. mk. Laskelman mukaan esitetty kehittämissuunnitelma olisi siten kokonaisuudessaan toteutettuna tuottamaton investointi. Yksittäisten hankkeiden taloudellisuutta eikä myöskään niiden vaikutuksia ole esitetty. Siten suunnitelma-asiakirjojen perusteella ei voida arvioida, miltä osin suunnitelma on ylimitoitettu. On myös huomattava, että suunnitelmaan sisältyvien väylien liikennemäärät ovat monin paikoin lähellä parantamistarpeen määrittämisessä käytettyä alarajaa. Sujuvalle liikenteelle asetettu korkea palvelutasotavoite on ilmeisesti johtanut liikennetalouden kannalta tarpeettomiin investointeihin.

Moottoriväylien pituus on vähentynyt tielaitoksen aiemmin esittämiin luonnoksiin nähden. Nykyisellä rahoitustasolla suunnitelmassa esitettyjen kaikkien kehittämishankkeiden toteuttaminen kestäisi kuitenkin lähes 40 vuotta eli vuoden 2030 vaiheille asti. Suunnitelman toteuttamiseksi on esitetty vaihtoehtoisia laskelmia, joissa rahoitustasoa on nostettu nykyisestä. Niistä on kuitenkin jätetty pois todennäköisin eli vaihtoehto, jossa rahoitustaso laskee.

Kehittämissuunnitelma perustuu arvioituun liikenteen ja yhdyskuntien kehittymiseen seuraavan 20 vuoden aikana. Suunnitelmassa on esitetty lisäksi varauksina hankkeita, jotka voivat tulla ajankohtaiseksi kehittämissuunnitelman kattaman ajanjakson jälkeen. Tähän ryhmään on sijoitettu myös ne hankkeet, joista suunnittelutilanteen keskeneräisyyden tai yleisen hyväksyttävyyden takia ei ole tehty päätöstä. Ryhmä käsittää 30 km uusia moottoriteitä ja 300 km uusia moottoriliikenneteitä. Aiemmin tehtyjä moottoriliikenneteitä on muutettu 110 km:n matkalta moottoriteiksi. Varaussuunnitelmaan sisältyy lisäksi 240 km muita tienparannushankkeita. Varauksien kustannuksia ei ole esitetty.

Pääosa kehittämissuunnitelmaan ja tievarauskarttaan sisältyvistä teistä on esitetty vahvistetuissa, hyväksytyissä tai tekeillä olevissa seutukaavoissa. Suunnitteilla olevissa seutukaavoissa esiintyy lisäksi varauksia, joita ei ole sisällytetty kumpaankaan ryhmään. Näyttää siltä, että odotukset sekä tielaitoksessa että seutukaavoja laativissa liitoissa ylittävät selvästi taloudelliset sekä ympäristön sietokyvyn asettamat rajat.

Ympäristöministeriö katsoo, että TIE-2010 esitetty kehittämissuunnitelma edustaa maksimaalista, joskaan ei tavoiteltavaa uusien teiden tarvetta. Tievarauskartassa esitettyjen toimenpiteiden hankekohtaiseen suunnitteluun ei ole ainakaan tässä vaiheessa tarvetta. Kehittämissuunnitelma voisi siten toimia lähtökohtana valittaessa hankekohtaiseen suunnitteluun otettavia tieosia. Teiden toteuttamispäätökset ja kaavoissa esitettävät varaukset määräytyisivät tällöin vasta hankkeittain laadittujen tarveselvitysten sekä yleis- ja tiesuunnitelmien perusteella. Ympäristöministeriö korostaa, että yksityiskohtaisempien suunnitelmien laadinta on syytä tehdä joko suoraan liittyen kaavoitukseen tai ainakin kiinteässä yhteistyössä kaavoja laativien tahojen kanssa. Kaavoituksen yhteydessä voidaan tarvittaville varauksille saada myös niitä koskevat juridiset oikeusvaikutukset.

Kun ainakaan vanhempien seutukaavojen yhteydessä ei ole tutkittu teiden tarvetta, linjauksia eikä myöskään ympäristövaikutuksia riittävän tarkasti, on myös jo seutukaavoissa vahvistettujen uusien teiden tarve, sijainti ja ympäristövaikutukset yleensä tutkittava. Poikkeuksen muodostavat ne hankkeet, jotka on käsitelty nykyisen tiensuunnittelun vaiheistetun päätöksentekojärjestelmän mukaisesti.

Liikennemuotojen työnjako

Liikennemuotojen työnjakoa käsittelevä vaikutusselvitys antaa muiden kulkumuotojen mahdollisuuksista aivan liian pessimistisen kuvan.

Selvityksessä on esitetty uusien rautatieyhteyksien ja rautatieliikenteen nopeuttamisen vaikutuksia tieliikenteeseen. Eri hankkeiden johdosta liikenne pienenisi valtateilla 2-5 %. Rautateiden kehittämisen ei ole katsottukaan muodostavan vaihtoehtoa tieliikenteen investoinneille. Johtopäätös ei ole ympäristöministeriön käsityksen mukaan oikeutettu,

koska muita kulkutavan valintaan liittyviä tekijöitä ei ole tutkittu.

Parantamalla nopeuden lisäksi myös yleisesti rautateiden palvelutasoa ja informaatiojärjestelmiä sekä eri liikennemuotojen yhteistyötä voitaisiin rautateiden kilpailukykyä erityisesti pitkillä matkoilla lisätä. Merkittävän kehittämiskohteen muodostavat syöttöliikenneyhteyksien ja liityntäpysäköintipaikkojen järjestäminen.

Suunnitelmassa ei ole myöskään arvioitu, missä määrin esitetty teiden parantamishjelma kasvattaa esimerkiksi yhdyskuntarakenteen hajoamisen tai työmatkojen pidentymisen vuoksi liikennemääriä tai siirtää tieliikenteen palvelutason parantuessa liikennettä joukkoliikenteestä henkilöauto-liikenteeseen. Selvityksestä puuttuvat myös linja-autoliikenteen parantamismahdollisuuksien vaikutustarkastelut.

Tavaraliikenteen kasvu maanteilla on ongelma, johon tulisi myös etsiä ratkaisua huolimatta siitä, että nykyisen käsityksen mukaan vain pieni osa kuljetuksista olisi siirrettävissä rautateille tai muiden liikennemuotojen hoidettavaksi. Eräänä mahdollisuutena tulisi tutkia yhdistettyjen kuljetusten tehostamista. Pitkällä tähtäimellä rautateiden kilpailukykyä voidaan parantaa myös sijoittamalla asutusta ja työpaikkoja asemien läheisyyteen.

Tieverkon voimakas kehittäminen veisi samalla pohjan pois rautatieliikenteen kehittämismahdollisuuksilta. Molempien samanaikainen kehittäminen ei ilmeisesti ole kustannussyistäkään mahdollista. Valintatilanteissa rautatieliikenteen parantamiseen sekä eri kulkumuotojen yhteiskäyttöön tähtäävät hankkeet tulee asettaa etusijalle.

TIE-2010 suunnitelmasta tulisikin päättää samanaikaisesti muiden liikennemuotojen vastaavien kehittämissuunnitelmien kanssa. Päätösten tulisi pohjautua eri liikennemuotojen ympäristövaikutusten arviointiin ja yhteiskuntaloudelliseen analyysiin. Eri liikennemuotojen kehittämistoimenpiteet tulisi samalla sovittaa yhteen. Ympäristöministeriö on puolestaan valmis osallistumaan tarvittavien suunnitelmien laatimiseen ja rahoittamiseen.

Elinkeinoelämä ja kansantalous

Kehittämissuunnitelman vaikutuksia elinkeinoelämään ja kansantalouteen on tarkasteltu erillisessä selvityksessä.

Elinkeinoelämän näkökulmasta on laskettu yksityiskohtaisemmin moottoriväylien vaikutusta. Elinkeinoelämän säästöjen nykyarvo olisi vaikutusselvityksen mukaan 3,4 mrd. mk, ja vastaavien investointien nykyarvo 9,9 mrd. mk. Tieverkon kehittämishjelma olisi siten elinkeinoelämän kannalta perusteltavissa vain, jos kustannusvastaavuusperiaatteesta luovutaan.

Suunnitelmaan liittyvällä haastattelukierroksella haluttiin selvittää, tukevatko asiantuntijoiden mielipiteet selvityksessä käytetyn mallin antamia tuloksia. Vaikka haasteltavista yksikään ei ollut ympäristönsuojelun asiantuntija todetaan

haastatteluun vedoten, että liikenteen sujuvuus vähentää ympäristöhaittoja.

Moottoriteiden rakentaminen ja sujuva liikenne takaa osaltaan tieliikenteen maksimaalisen kasvun. Rakentamiseen liittyy usein myös välillisesti liikennettä lisääviä hankkeita. Moottoritie kasvattaa rakentamispaineita perinteisten taajamien ulkopuolella ja hajauttaa siten yhdyskuntarakennetta. Työmatkojen pituus kasvaa ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset vähenevät. Tien sinänsä korkeaan hintaan tulisi siten lisätä myös uuden yhdyskuntarakenteen kustannukset sekä lisäliikenteen aiheuttamat kustannukset ja ympäristöhaitat. Näitä kansantalouden kannalta varsin oleellisia tekijöitä ei suunnitelmassa ole tutkittu.

Ympäristöministeriö toteaa, että valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa olisi tullut selvittää myös ympäristövaikutusten ja kansantalouden suhteita. Tällaista tutkimusta tehdään Suomessa muutoinkin vähän, mutta suunnitelman yhteiskunnalta vaatimien hyvin suurten kustannusten vuoksi olisi kohtuullista ottaa huomioon myös niin sanottu ympäristötalouden näkökulma. Tämä toisi lisätietoja myös kovin suppeasti käsiteltyyn liikennemuotojen työnjakoa koskevaan selvitykseen.

Polttoaineenkulutus ja pakokaasupäästöt

Liikenteen haitallisimpien päästöjen kasvu on pääosin katalysaattoritekniikan käyttöönoton ansiosta saatu kääntymään laskuun kuten selvityksessä todetaan. Liikenteen kasvun ja ajoneuvokannan hitaan uusiutumisen vuoksi päästöjen kokonaismäärä vähenee kuitenkin hitaasti.

Liikenteen muihin haittoihin, energian suureen kulutukseen, ruuhkiin ja onnettomuuksiin, ei voida vastaavalla tavalla vaikuttaa. Erityisesti hiilidioksidipäästöjen rajoittamistoimet saattavat vaatia lähivuosina voimakkaita liikennepoliittisia ja maankäytön ohjaamiseen liittyviä toimenpiteitä.

Valtatieverkon kehittäminen vähentää suunnitelman mukaan häkä- ja hiilivetypäästöjä. Typen oksidien päästöt suurenevät. Muutokset ovat kuitenkin pieniä.

Suunnitelmassa ei ole otettu huomioon parantuneiden tieyhteyksien aiheuttaman lisäliikenteen päästöjä, joka muuttaisi ilmeisesti myös päästöjen kehityksestä tehtäviä johtopäätöksiä.

Suunnitelmassa esitetyt luvut päästömääristä ovat jo osin vanhentuneita. Nykyisten tietojen perusteella liikenteen osuus ihmisen aiheuttamista hiilivetypäästöistä on noin 50 %. Raportissa esitetty arvio 22 % on siten selvästi liian alhainen. Raportissa todetaan myös: "Mikäli otetaan huomioon teollisuuden ja maatalouden päästöt vesistöihin, vähenee liikenteen osuus kokonaiskuormituksesta huomattavasti." Vertailu vesistöpäästöihin on outo, eikä missään tapauksessa yleisesti käytössä oleva tarkastelutapa.

Raportissa mainitaan liikenteen osuudeksi hiilidioksidipäästöistä 18 %. Luku on laskettu bruttopäästöistä. Nettopäästö

on kasvihuoneilmiön kannalta merkittävämpi. Liikenteen osuus nettopäästöistä on 25 %.

Ympäristöministeriö korostaa, että ongelmien siirtämistä paikasta toiseen tulisi välttää ja pohtia hyötyjä ja haittoja ympäristövaikutusten arvioinnissa. Esimerkkinä voidaan mainita ohikulkutiehankkeet, jotka parantavat taajamien ilmanlaatua, mutta aiheuttavat usein myös maankäyttöön, luonnonsuojeluun, maisemansuojeluun ja jossain määrin myös meluntorjuntaan liittyviä ongelmia uusilla alueilla.

Melu

Tiehallituksen teettämä meluselvitys sisältää sekä yleis-tietoa tieliikennemelusta että arvioinnit valtatieverkon meluvyöhykkeiden laajuudesta ja niillä asuvien ihmisten lukumäärästä. Melualue laajenisi selvityksen mukaan 1600 km²:sta 1900 neliökilometriin. Tämän estäminen edellyttäisi laajamittaista melusteiden rakentamista.

Melualueiden tarkastelussa on käytetty ainoastaan päivääjan ekvivalenttitasoa. Melun aiheuttamien haittojen arvioimiseksi olisi välttämätöntä tarkastella ainakin joiltain osin tieverkkoa myös yöajan melutasoja.

Meluvyöhykkeillä asuvien lukumäärän arvioinnissa selvityksessä on käytetty kuntien keskimääräistä asukastiheyttä, vaikka tähän menetelmään liittyvät epävarmuudet on tiedossa.

Luonnonympäristö

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmasta on laadittu vaikutuksia luonnonympäristöön kuvaava selvitys. Selvitys on kovin yleinen ja se tuo varsin vähän käytännöllistä valaistusta siihen, miten ehdotettu rakentaminen todella vaikuttaisi luonnon tilaan rakennettavilla alueilla.

Luonnonympäristön ohella olisi tullut ottaa huomioon myös kulttuuriympäristö. Esimerkiksi Varsinais-Suomessa ja Pohjanmaan viljelylakeudella maiseman suurimmat arvot liittyvät nimenomaan ihmisen ja luonnon väliseen pitkäaikaiseen vuorovaikutukseen. Luonnonsuojelualueiden nykyinen määrä ja sijainti ei kuvasta näitä arvoja.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelman täytäntöönpano muuttaisi selvityksen mukaan luonnonympäristöä ja kulttuurimaisemaa noin 145 km²:n alueella. Tämä merkitsisi 55 prosentin kasvua nykyiseen teiden tilantarpeeseen verrattuna.

Ympäristöministeriö toteaa, että teiden vaikutukset luonnonympäristöön tuntuisivat toki huomattavasti laajemmalla alueella, kun otetaan huomioon selvityksessäkin mainitut muutokset, jotka johtuvat pakokaasujen, pölyn, tiesuolan ja melun vaikutuksista sekä teiden ja niiden rakentamisen estevaikutuksesta ja vaikutuksista vesistöihin.

Varsinaisen tiealueen ja sen vaikutuksille alttiin lähi-vyöhykkeen lisäksi valtatieverkon rakentaminen edellyttäisi muutoksia ylijäämämassojen läjityksen ja ainesten oton vuoksi. Kehittämissuunnitelman mukainen teoreettinen kiviäi-

nestarve on yhteensä noin 21 milj. m³. Selvityksen mukaan murskauskelpoisesta luonnonmateriaalista on vastedes puutetta Uudenmaan, Vaasan ja Pohjois-Karjalan tiepiirien alueilla. Jo nyt on Etelä-Suomessa alettu käyttää kallioita luonnon sora- ja hiekkavarojen ehtymisen vuoksi. Selvityksessä ei ole tarkemmin arvioitu, miten kiviaineksen otto näillä erikseen mainituilla alueilla järjestetään.

Tierakentaminen uhkaa sellaisia harjumuodostumia, jotka eivät sisälly valtakunnalliseen harjujensuojeluohjemaan. Maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaat harjut ovat vaarassa.

On odotettavissa, että kallioiden murskaus yleistyy. Suunnitelman toteuttaminen kiirehtisi kallioalueiden inventointia ja suojeluohjelman laatimista.

Rakentamiseen tarvittavia massoja otetaan selvityksen mukaan entistä enemmän myös moreenista. Moreenimuodostumien luonnon-suojelullista merkitystä ei ole tutkittu juuri lainkaan, vaikka ne ovat muodostumina ehkä tyypillisimpiä maaperän muotoja Suomessa.

Selvityksessä pidetään luonnonympäristölle haitallisimpina valtatieverkon kehittämissuunnitelmaan sisältyviä uusia valtatieyhteyksiä ja teiden järeätä parantamista. Ongelmallisimpina pidetään hankkeita, jotka sijoittuvat luonnoltaan arvokkaille alueille. Tällaisina pidetään selvityksessä alueita, missä on koko maata koskevien luonnonsuojeluohjelmien aluevarauksia sekä niin sanottuja lehtokeskuksia. Luonnonsuojeluohjelmien kohteet on esitetty selvityksessä pisteinä.

Luonnonsuojeluohjelmien suojelutavoitteet ja alueiden valintakriteerit vaihtelevat. Pisteiden tai suojeltavien alueiden summaaminen ei anna välttämättä oikeata käsitystä siitä, kuinka haavoittuva jokin alue on tierakentamisen tai tieliikenteen ja kunnossapidon vaikutuksille. Syntyvä käsitys saattaa osittain olla jopa täysin virheellinen. Luonnonsuojeluohjelmien alueethan on suurelta osalta jo sinänsä turvattu ja valtioneuvoston päätöksin, jotka sitovat valtion viranomaisia, myös tielaitosta. Suuri osa alueista on suojeltu luonnonsuojelulailla ja useat on lisäksi turvattu kaavoituksella. Tierakentamisen ei siis pitäisi aiheuttaa niille suoranaista uhkaa.

Luonnonsuojeluohjelmien mukaan perustettavat alueet ovat suureksi osaksi valtionmailla, joten näihin ohjelmiin kuuluvien alueiden kartta ilmentää paljolti valtionmaiden sijoittumista. Tämä taas tuskin osoittaa, mikä on jonkin alueen sietokyky tierakentamisen kannalta. Merkittävimmät kehittämishankeet olisikin pitänyt käsitellä erikseen ja tarkastella niiden vaikutusalueen luonnon ominaisuuksia sekä suojelutarvetta. Enemmän olisi myös pitänyt kiinnittää huomiota uhanalaisiin elinympäristöihin ja lajeihin niillä alueilla, joita uusien valtateiden rakentaminen ja raskas parantaminen koskee. Lehtokeskusten mainitseminen viittaa tähän suuntaan, mutta aivan ylimalkaisesti.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on suoranainen osasyys edellä mainittuihin selvitys-, suojelu- ja kehittämistarpeisiin, joten olisi luonnollista, että tielaitos vastaisi osaltaan myös selvitysten rahoittamisesta ja järjestämisestä.

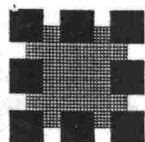
Ympäristöministeri


Sirpa Pietikäinen

Yli-insinööri


Mauri Heikkinen

TIEDOKSI: Tiehallitus
Lääninhallitukset
Seutukaavoituksesta vastaavat liitot



9.9.1991

C 19

Liikenneministeriölle

LAUSUNTO TIE 2010 - SUUNNITELMASTA

Tienpidon päämääristä ja valtatieverkon kehittämisestä on käyty viimeisten kolmen vuoden aikana laajaa yhteiskunnallista keskustelua. Tähän keskusteluun on myös Suomen maakuntien liitolla ollut mahdollisuus osallistua Tiehallituksen kanssa käytyjen neuvottelujen ja eri suunnitelmaluonnoksista annettujen lausuntojen muodossa. Suomen maakuntien liitolla on kannanotoissaan ollut lähinnä valtakunnallinen ja aluerakenteellinen näkökulma. Sen jäsenliitot ovat puolestaan lausunnoissaan korostaneet maakunnallisia ja paikallisia näkemyksiä. Lausunnolla olleiden suunnitelmien laadintaprosessi laajoine yhteiskunnallisine keskusteluineen ja vaikutusmahdollisuuksineen on ollut esimerkillinen ja sopii malliksi myös muille sektoriviranomaisille.

Suomen maakuntien liiton ja maakunnallisten liittojen näkemyksiä tienpidon ja valtatieverkon kehittämisestä on otettu tarkistetuissa suunnitelmaversioissa huomioon. Myös liiton esittämiä, aluerakenteen ja kaavoituksen näkökulmasta tarpeellisia selvityksiä on laadittu. Näistä on erityisesti mainittava vaikutus selvitykset, jotka koskevat eri liikennemuotojen työjakoa, taloutta ja ympäristöä. Merkittäviä ovat myös laaditut aluerakenteelliset saavutettavuustarkastelut. Vaikka luonnollisesti kaikkia liiton kommentteja ei olekaan voitu ottaa huomioon, Suomen maakuntien liitto yhtyy pitkälti suunnitelma-asiakirjoissa esitettyihin näkemyksiin. Seutukaava- ja maakunnalliset liitot esittävät osaltaan alueellisia näkökohtia omissa lausunnoissaan, joista keskusliitolle lähetetyt ovat liitteenä. Joihinkin yksityiskohtiin on kuitenkin vielä syytä kiinnittää huomiota.

Kantateiden ja etenkin seudullisten teiden osalta olisi kuitenkin tullut käydä neuvotteluja seutusuunnittelusta vastaavien liittojen kanssa. Nyt aluetason näkemykset eivät ole riittävästi välittyneet suunnitelmiin. Neuvotteluja valtatieverkkoa alemmanasteisten verkostojen kehittämisestä tulisi alueilla voida vielä jatkaa, vaikka valtatieverkosta tehtäisiinkin valtakunnallisia päätöksiä. Jatkossa alueelliset verkkoratkaisut tulisi tehdä seutusuunnitelmien ja seutukaavojen laadinnan yhteydessä.

Liikenne- ja autokantaennuste perustuu 2,5 %:n vuotuiseseen talouskasvuun. Koska näillä näkymillä monena vuotena jäätäneen tämän rajan alle, voisi lopullista suunnitelmaa ja valtateiden toteuttamisohjelmaa tehtäessä olla tarpeen laatia herkkyyssanalyysi pienemmän talouskasvun vaikutuksista suunnitelmaan.

Tieverkon kehittämis- ja laatutavoitteita voidaan pitää tarkoituksenmukaisina. Yhteysverkon tulee luoda edellytyksiä alueiden taloudelliselle toiminnalle ja edistää yritysmahdollisuuksia ja kilpailukykyä. Luonnollisesti myös liikenteellisiä pullonkauloja on poistettava liikenteen sujuvuuden parantamiseksi ja liikennekustannusten alentamiseksi. Moottoriväylien rakentaminen näyttäisi olevan tarkoituksenmukaista esitetyillä tiejaksoilla liikennemäärien ja elinkeinoelämän kuljetussäästöjen perusteella. Erityisesti on korostettava liikenteen sujuvuutta parantavien toimenpiteiden tarvetta koko maassa, koska sujuvuus vaikuttaa niin päästöihin, liikenneturvallisuuteen kuin liikennetalouteenkin. Ympäristöön helpommin sijoitettavia, halvempia ja vähemmän päästöjä aiheuttavia moottoriteitä, joilla olisi 100 km/t nopeustaso saattaisi olla syytä selvittää. Tällaiset moottoritiet ja ohituskaistajärjestelyt / kolmikaistatiet voisivat tulevaisuudessa korvata moottoriliikennetiet.

Eri liikennemuotojen työjakomahdollisuuksien ja yhteistyön huomioon ottaminen tieverkon suunnittelussa on tärkeä näkökulma, jota suunnitelmassa on tarkasteltu työnjakokysymyksenä. Uuden radan rakentamisen vaikutusselvitys Helsinki-Kouvola välille on havainnollinen ja osoittaa, että mahdollisuuksia työjakoon voi löytyä. Myös yhteistyöllä ns. yhdistetyistä kuljetuksista löytyy lisää järkevään työjakoon vaikuttavia tekijöitä, mikä osaltaan voi keventää joidenkin tiejaksojen kuormituksen kasvua ja parantamistarvetta. Liikennevirtojen kokonaisselvitys olisi tarpeen järkevän työnjaon luomiseksi eri liikennemuotojen välille. Myöskään putkikuljetusten mahdollisuutta ei tulisi visioissa unohtaa.

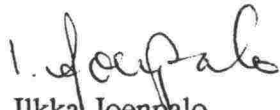
Valtatieverkon kehittämisohjelman rahoitukseen on raporteissa esitetty kolmea vaihtoehtoa, joista kaksi perustuu uuteen ajoneuvojen käyttömaksuun. Liikenteeltä peritään monien selvitysten mukaan jo nykyisin veroja ja maksuja enemmän kuin sen kehittämiseen panostetaan. Siksi uusien maksujen sijaan voitaisiin ajatella kerättyjen varojen uudelleen kohdentamista. Toisaalta polttoaineisiin kytketty vero tai käyttömaksu korostaisi sitä hyväksyttävää periaatetta, että se, joka käyttää enemmän tieverkkoa myös maksaa enemmän sen kehittämisestä ja ylläpidosta. Samalla on kuitenkin otettava huomioon haja-asutusalueiden pitkien etäisyyksien aiheuttamat liikennöintikustannukset ja alemman asteen tieverkon kehittämistarpeet.

Toisaalta on myös todettava, että nykyinen rahoitustaso ei riitä esillä olevan ohjelman toteuttamiseen ja että rahoitusta on näin ollen lisättävä vaikkapa edellä mainitulla tavalla. Mikäli erillisiin käyttömaksuihin joudutaan turvautumaan, tulee ne toteuttaa

mahdollisimman pieninä ja tinkiä vähemmän tarpeellisten hankkeiden toteuttamisesta vuoteen 2010 mennessä. Suomen maakuntien liitto on aikaisemmissa lausunnoissaan korostanut tieverkon kehittämisen kiireellisyyttä maamme alueellisen kehittämisen keskeisenä tekijänä. Tapahtunut kansainvälinen kehitys yhä korostaa tätä näkemystä. Koska laadittujen suunnitelmien toteuttaminen on pitkälti kiinni rahoituksen järjestymisestä, tulisi uusien rahoitusjärjestelyjen mahdollisuuksia vielä selvittää.

Raportissa on lisäksi muutamia kohtia, joihin Suomen maakuntien liitto haluaisi selvennystä. Kuljetussäästöt on laskettu vuoteen 2030 ulottuvina, mutta kaikki muu materiaali kaavojen pitkän aikavälin varaustarpeita lukuunottamatta on ajoitettu vuoteen 2010. Vaikka menettelyllä on perusteensa, olisi hyötyjen laskeminen vuoteen 2010 asti selkeämpi. Valtatieverkon kehittämisraportissa (sivu 11) mainitaan em. kaavoitusvaraustarpeet. Raportin takakanen "tievaraukset"-kartta lienee sivuun 11 liittyvä, mutta täysin erillisenä vaikeasti siihen yhdistettävissä. Sivun 18 kuvassa ovat puolestaan "valtatie vuoden 2010 jälkeen", mikä tarkoittanee vuoden 2010 valtatieverkkoa. Edelleen toisen liiteraportin kuva 8 tonnia/vrk-selityksineen (sivu 25) jäi arvoitukseksi. Muutoinkin karttojen ja kuvien selityksien tulisi olla selvempiä ja tekstissä selkeät viittaukset niihin.

Lopuksi Suomen maakuntien liitto haluaa vielä todeta, että muuttuvassa taloustilanteessa on jatkuvasti voitava seurata yhteiskunnallista ja kansainvälistä kehitystä ja omata valmiudet tarkistaa suunnitelmia kehityksen tätä edellyttäessä. Suomen maakuntien liitto on osaltaan valmis yhteistyöhön tieverkkosuunnittelun ja seutukaavoituksen yhteistyön kehittämiseksi. Se on mahdollista "yleiset tiet kaava-alueilla"- ohjeluonnoksessa esitettyjen yhteistyöperiaatteiden pohjalta. Päätöksentekoprosessia olisi kuitenkin kehitettävä eteenpäin sellaisen mallin pohjalta, missä eri alueiden tieverkkojen suunnittelu tapahtuisi tiiviissä yhteistyössä tieviranomaisten ja seutusuunnittelun kesken ja missä valtatieverkkoa alempiasteisten verkostojen kehittämissuunnitelmien hyväksyminen liitettäisiin seutukaavojen laatimisprosessiin. Tällöin alueelliset tieverkkosuunnitelmat hyväksyisi maakunnan liiton tai seutukaavaliiton liittovaltuusto ja näin päätöksentekoon vaikuttaisivat laajemmat yhteiskuntapoliittiset näkemykset.


Ilkka Joenpalo
hallituksen puheenjohtaja


Juha Talvitie
johtaja

Liikenneministeriölle

LAUSUNTO TIE 2010 -SUUNNITELMASTA

Tie 2010 on tielaitoksen pitkän aikavälin suunnitelma, joka sisältää tienpidon päämäärät ja tavoitteet vuoteen 2010 saakka. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on keskeinen osa asiakirjaa. Tie 2010 sisältää myös esityksen tieverkon luokituksen tarkistamiseksi.

Tiehallitus on pyytänyt suunnitelmasta Kaupunkiliiton lausuntoa, joka tuli toimittaa liikenneministeriölle 30.9.1991 mennessä. Tiehallituksen kanssa sovitun mukaisesti lausuntoaikaa on pidennetty 25.10. saakka.

Suomen Kaupunkiliiton hallitus on käsitellyt asiaa kokouksessaan 24.10.1991 ja lausuu kunnioittavasti asiasta seuraavaa:

LAUSUNTO

Yleistä

Tie 2010-suunnitelman mukaan vuosina 1991-2010 tienpitoon käytetään yhteensä 172 miljardia markkaa eli keskimäärin 8,6 miljardia markkaa vuodessa. Nykyinen rahoitustaso on noin 6,5 miljardia markkaa vuodessa, joten suunnitelma sisältää tienpitoon käytettävien voimavarojen merkittävän lisäyksen.

Mainitusta 172 miljardista markasta 21 miljardia kuluisi tiestön päivittäiseen hoitoon, 40 miljardia tiestön ja sen rakenteiden kunnon turvaamiseen sekä noin 79 miljardia tieverkon parantamis- ja kehittämistoimenpiteisiin. Tienpitotoimenpiteiden suunnitteluun kuluisi 14 miljardia, hallintoon 11 miljardia sekä maa-alueiden lunastuksiin ja erilaisiin korvauksiin noin 7 miljardia markkaa.

Valtateiden toimenpidekustannukset vuosina 1991-2010 olisivat 52,9 miljardia markkaa, josta valtaosa eli 39,1 miljardia olisi kehittämiskustannuksia. Näistä merkittävimpiä ovat moottoriteiden rakentamisen 11,3 miljardia, moottoriliikenneteiden rakentamisen 5 miljardia, teiden järeän parantamisen 9,4 miljardia ja vähäisen parantamisen 5 miljardia markkaa. Kantateiden toimenpiteet vuosina 1991-2010 maksaisivat yhteensä 12 miljardia markkaa.

Suunnitelman painotukset

Suunnitelma perustuu keskimääräiseen 2,5 prosentin vuosittaiseen taloudelliseen kasvuun ja ennusteeseen, jonka mukaan tieliikenne kasvaa 1990-luvulla 30 prosenttia ja seuraavalla vuosikymmenellä noin 25 prosenttia. Lähtökohdat ovat Kaupunkiliiton käsityksen mukaan ainakin 1990-luvun osalta vahvasti ylimitoitettuja ottaen huomioon vallitsevan talouskehityksen.

Suunnitelma on varsin päätiepainotteinen. Voimavarojen lisäystä esitetään erityisesti valtatieverkon kapasiteetin parantamiseen. On tarpeen muistuttaa, että kolmannes tieliikenteen suoritteesta ajetaan kuntien ylläpitämällä väylillä, joihin kunnat käyttävät vuosina 1991–2010 noin 80 miljardia markkaa. Myös tielaitoksen teiden liikennesuoritteesta valtaosa on lyhytmatkaista tai seudullista työmatka-, asiointi- ja jakeluliikennettä.

Kaupunkiliitto esittää vakavasti harkittavaksi, onko voimavarojen merkittävä lisääminen pitkämatkaisen tieliikenteen edellytysten parantamiseksi tehokkainta mahdollista varojen käyttöä.

Suunnitelman mukaisessa varainkäytössä herättää huomiota suunnittelun ja hallinnon suuri osuus. Kaupunkiliitto pitää yhteensä 25 miljardin markan suunnittelu- ja hallintomenoja toiminnan laajuuteen nähden kohtuuttomina.

Tieluokitus ja laatutavoitteet.

Tieluokitusta esitetään muutettavaksi niin, että kokoojatie-nimikkeestä luovutaan ja valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteiden määrällisiä suhteita tarkistetaan. Kaupunkiliitto pitää uudistusta tarkoituksenmukaisena, mutta haluaa kiinnittää huomiota eräiden poikittaisyhteyksien (Pori/Vaasa-Joensuu) muuttamiseen valtatiestä kantatieksi. Tätä liitto ei aluerakenteen kehittämistavoitteiden näkökulmasta pidä perusteltuna.

Moottoriteiden laatutavoitteena on yleensä käytetty 120 km/h nopeusrajoitusta. Kustannusten ja ympäristöhaittojen rajoittamiseksi Kaupunkiliitto esittää harkittavaksi, että tavoite voitaisiin pääosin alentaa 100 km/h:in. Tätä perustelee myös se, että nopeusrajoitukset ovat valtion viranomaisten päätöksin asteittain alenemassa niin, että jo nyt talvikaudella moottoriteilla on sallittu vain 100 km/h nopeus. Väyliä ei kannata rakentaa merkittävästi suurempaa nopeutta varten kuin mikä niillä sallitaan.

Myös valtateiden siirroista nykyiseltä reitiltään (esimerkiksi 4-tie Keski-Suomessa) aiheutuvista aluerakenteellisista vaikutuksista tulisi tehdä suunnitelmassa esitettyä tarkemmat selvitykset.

Ympäristö ja onnettomuudet

Liikenteen päästöihin suunnitelman olennaisimmalla osalla eli päätieverkon parantamisella ei esitettyjen selvitysten perusteella ole suurta vaiku-

tusta. Päätieverkon tilantarve laajenisi 55 prosentilla 145 neliökilometriin ja 55 dBA:n melualue ilman toimenpiteitä 16 prosentilla 1 900 neliökilometriin. Tämän estäminen edellyttäisi laajamittaista melusteiden rakentamista, jolla on paitsi olennainen visuaalinen merkitys myös huomattavia kustannusvaikutuksia. Meluntorjunnan kustannuksia ei ole laskettu. Kaupunkiliiton käsityksen mukaan ne tulisi selvittää ja sisällyttää hankkeiden kannattavuuslaskelmiin.

Valtatieverkon kehittämisen lasketaan alentavan onnettomuuskustannuksia valtatieverkolla vuonna 2010 yhteensä 150 miljoonalla markalla. Kun otetaan huomioon yleensä rinnakkaisteiksi jäävien nykyisten teiden onnettomuudet, suunnitelman vaikutus liikenneturvallisuuteen on vähäinen. Kaupunkiliiton käsityksen mukaan valtatieverkon kehittämistä ei voi perustella liikenneturvallisuuden parantamisella.

Suunnitelmassa todetaan sen perustuvan kestävän kehityksen periaatteen. Tämä ei Kaupunkiliiton näkemyksen mukaan kuitenkaan juuri näy itse suunnitelmassa. Lisäksi ympäristöselvitykset ovat puutteelliset, esimerkiksi tienpitotoimenpiteiden vaikutuksia hiilidioksidipäästöjen määrään ei ole esitetty.

Yhteiskuntatalous

Kaupunkiliitto on aiemmissa lausunnoissaan korostanut tarvetta laatia tieverkon kehittämisestä yhteiskuntataloudellinen edullisuusvertailu, jota myös Toinen parlamentaarinen liikennekomitea on edellyttänyt merkittäviltä liikenteen hankkeilta. Tie 2010-suunnitelma ei sisällä täydellistä edullisuusvertailua, mutta tarjoaa silti mahdollisuuden karkealla tasolla arvioida suunnitelman kannattavuutta.

Ajokustannussäästöjen nykyarvon vuosilta 1991–2030 on ilmoitettu – laskentaperusteita yksilöimättä – olevan 6 prosentin diskonttauskorolla laskien 16,7 miljardia markkaa. Koko valtatieverkon investointien nykyarvo on 20,4 miljardia markkaa. Elinkeinoelämän näkökulmasta on laskettu yksityiskohtaisemmin moottoriväylien vaikutusta. Elinkeinoelämän säästöjen nykyarvo olisi 3,4 miljardia markkaa, kun investointien nykyarvo olisi 9,9 miljardia markkaa. Tavaralajeittain kuljetusten suhteelliset säästöt olisivat vuonna 2010 välillä 0,2–1,1 prosenttia.

Molempien yllämainittujen laskelmien mukaan valtatieverkon/moottoriväylien kehittäminen on tuottamaton investointi, vaikka laskelmissa ei ole esimerkiksi arvioitu ympäristöhaittoja lainkaan. Kaupunkiliiton tiedossa ei ole, että tielaitos aiemmin olisi, eräitä aluepoliittisia ratkaisuja lukuunottamatta, esittänyt toteutettavaksi yksittäisiä tiehankkeita, joissa perinteisin menetelmin lasketut hyödyt ovat kustannuksia vähäisemmät eli hankkeen kannattavuus on negatiivinen.

Tie 2010 –suunnitelmassa on tehty arvio moottoriväylien kehittämisen vaikutuksesta kansantalouteen. Kuljetusten kustannussäästöt parantavat yritysten kilpailukykyä ja välillisesti lisäävät hyvinvointia. Selvityksen mukaan näin aiheutuva bruttokansantuotteen lisäys vastaa suunnilleen

esitettyjä tieinvestointeja. Kaupunkiliitto ei halua kiistää tätä laskentanäkökulmaa, mutta pitää sen soveltamista puutteellisena.

Mikäli investoinnit rahoitetaan liikenteeltä kerättävillä käyttömaksuilla (kuten suunnitelmassa esitetään) nykyisen liikenteen verotuksen lisäksi, nämä tulee vähentää kuljetuskustannussäästöistä. Kun investoinnit esitettyjen laskelmien mukaan ovat tuottamattomia, käyttömaksuina joudutaan keräämään enemmän kuin syntyy säästöjä, joten kuljetuskustannusten nettosäästö samoin kuin välilliset hyvinvointivaikutukset ovat negatiiviset! Jos käyttömaksut peritään alentamalla samalla muuta liikenteen verotusta, vähenevät muiden yhteiskunnan sektorien voimavarat ja mahdollisuudet tuottaviin investointeihin. Tässä tapauksessa kansantaloudellista vaikutusta arvioitaessa liikennesektorin investointien tuomista välillisistä hyödyistä tulisi vähentää muiden sektorien hyvinvoinnin väheneminen, jonka suuruus taas riippuu näiden käytettävissä olevien investointimahdollisuuksien tuottavuudesta.

Rahoitus

Tie 2010-suunnitelmassa esitetään kustannusvastaavuusperiaatteen käyttöönottoa siten, että tienpidon kustannukset peritään polttoaine- ja autonkäyttömaksuina liikenteeltä. Kaupunkiliitto pitää periaatetta oikeana, kunhan laskelmissa arvostetaan myös ympäristöhaitat ja onnettomuuskustannukset niiden todellisessa määrässä.

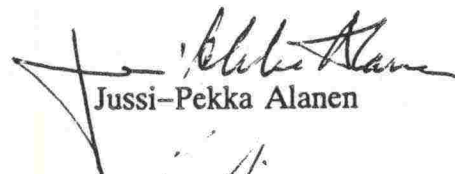
Kustannusvastaavuusperiaate merkitsee toteutuessaan luonnollisesti sitä, että kunnat, joiden verkolla ajetaan kolmannes tieliikenteen suoritteesta, saavat kolmanneksen tieliikenteeltä perittävistä veroista ja maksuista, jolleivät esimerkiksi kaupunkiliikenteen keskimääräistä korkeammat ruuhka-, ympäristö- ja muut vastaavat kustannukset edellytä tätäkin korkeampaa osuutta.

Yhteenveto

Kokonaisuutena Kaupunkiliitto ei pidä riittävästi selvitettyinä, että valteiden kehittämisen määrärahatason nostaminen Tie 2010 -suunnitelman esittämällä tavalla olisi kansantaloudellisesti perusteltua. Kaupunkiliitto uudistaa kannanottonsa siitä, että näin laajasta toimenpideohjelmasta tulee esimerkiksi liikenneministeriön laatia kattava yhteiskuntataloudellinen edullisuusvertailu, jotta löydettäisiin investointien oikea taso.

Samalla tulisi kiinnittää huomiota eri liikennemuotoja koskevien suunnitelmien yhteensovittamiseen ja niiden edullisuuden yhdenmukaiseen tarkasteluun.

Toimitusjohtaja



Jussi-Pekka Alanen

Osastopäällikkö



Veikko Heino

17.10.1991

HEIKKILÄ

21.10.1991

SK

Liikenneministeriölle

TIE 2010 -SUUNNITELMA

Tiehallitus on pyytänyt liikenneministeriölle osoitettua lausuntoa laatimastaan tienpidon päämäärät ja tavoitteet sisältävästä TIE 2010 -suunnitelmasta. Suomen Kunnallisliitto ei tässä vaiheessa laajemmin ota kantaa tieverkon kehittämiseen ja tienpidon rahoitustasoon, vaan viittaa valtatieverkon kehittämissuunnitelmasta 13.3.1991 antamaansa lausuntoon. Siinä esitetyt kannanotot sekä valtatieverkosta että koko tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä otettaneen huomioon sellaisenaan. Muilta osin liitto esittää mielipiteinään seuraavaa:

Tieluokitus

Tieverkon kokonaisluokitus on tarkoitus uudistaa. Tieluokkia olisi neljä, valtatiet, kantatiet, seututiet ja yhdystiet. Yli 70 % yleisistä teistä olisi yhdysteitä. Luokitusuudistus itsessään on perusteltu, mutta esitetyllä tavalla se, kuten koko suunnitelma, kuvaa selkeästi tielaitoksen liikelaitosluonteista pyrkimystä keskittyä tieverkon vilkkaimmin liikennöityyn osaan ja jättää valtaosa tieverkosta pelkkien hoitotoimenpiteiden varaan. Ainakin nykyisten kokoojaluokkaisten teiden hoitotaso ilmeisesti laskisi.

Suomen Kunnallisliiton mielestä esitettyä parempi ja tasapuolisempi luokitus olisi kolmiportainen: pääties (valta- ja kantatiet), seututiet (seudulliset tiet ja kokoojatiet) sekä yhdystiet.

Uudet rahoitustavat

Suunnitelmassa esitetään vaihtoehtona nykyiselle tienpidon rahoitukselle siirtymistä käyttäjäperusteiseen maksujärjestelmään. Teiden ylläpito-menot rahoitettaisiin "korvamerkityllä" polttoaineverolla ja kehittämis-toimenpiteet autonkäyttömaksuilla.

Suomen Kunnallisliitto pitää esitystä mahdollisena polttoaineveroa koskevilta osiltaan. Tällöinkin alueelliset erot pitäisi ottaa huomioon. Esimerkiksi Etelä-Suomessa, jossa tieverkko on paljas ja alttiina suu-

remmalle kulutukselle, "hoitomaksun" suoritetta kohden tulisi olla suurempi kuin muualla maassa. Sikäli kuin polttoaineveroon liitetään lisää ympäristömaksuja, tulee niiden määräämisessä myös ottaa huomioon alueelliset erot.

Kiinteiden autonkäyttömaksujen käyttöönottoon Suomen Kunnallisliitto suhtautuu kielteisesti. Maksut eivät ole sidottuja auton käyttöön eli ovat aiheuttamisperiaatteen vastaisia. Ne eivät sisällä minkäänlaisia tiettyyn väylään ja kehittämishankkeeseen sidottuja tai liikennekäyt-täytymiseen vaikuttavia elementtejä. Auton omistamiseen sidottu maksu ei kohtele kansalaisia tasapuolisesti eikä tasapuolisuusvaatimus toteudu myöskään eri alueilla auton omistavien kesken.

Teoreettisesti tarkastellen vain erilaiset tienkäyttömaksut voivat tulla kyseeseen kehittämisinvestointien vaihtoehtoisena rahoitusmuotona. Käyttäjä maksaa. Tällaisissa maksujärjestelmissä täytyy tietenkin huolehtia vähemmän liikennöityjen teiden tarpeellisesta parantamisesta verovaroin, koska pelkin käyttäjämaksuin investointia ei voida toteuttaa.

Kaiken kaikkiaan nykyisen budjettirahoituksen muuttamiselle ei ole esitetty riittäviä perusteita.

SUOMEN KUNNALLISLIITTO

Osastopäällikkö


Lasse Ristikartano

Yli-insinööri


Esko Hämäläinen

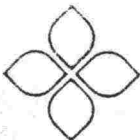
TIEDOKSI:

Tiehallitus

1883/40/51

1 m Park
M.O.T.

3 0 10



Finlands svenska kommunförbund

Trafikministeriet
PB 235
00131 HELSINGFORS

Datum 21.10.1991

Vägstyrelsens begäran om utlåtande Sts-146 113/91 35/23/90

UTLÅTANDE OM PROGRAMMET VÄG 2010

Vägverket presenterar ett program Väg 2010 med riktlinjer och målsättningar för väghållningen de närmaste 20 åren. Programmet har utvecklats från det tidigare förslaget till utvecklingsplan för riksvägsnätet till att nu omfatta även bakgrundsutredningar gällande miljöfrågor och arbetsfördelningen mellan olika trafikformer. Finlands svenska kommunförbund anför följande som sitt utlåtande om vägprogrammet:

Inledningsvis kan konstateras, att en del av det som kommunförbundet hemställde om i sitt senaste utlåtande om riksvägsnätets utvecklingsplan finns beaktat i nu föreliggande Väg 2010. Till den del det gäller tekniska frågor i anslutning till vägnätet, dess utformning, klassificering m.m. har kommunförbundet inget nytt att tillägga.


Väg 2010-programmets totala kostnader för väghållningen åren 1991-2010 har beräknats till 172 mrd.mk. Detta betyder en årlig utgiftspost på i medeltal 8,6 mrd.mk, som kan jämföras med nulägets 6,5 mrd.mk/år. Av väghållningsprogrammets totala kostnader beräknas 25 mrd.mk åtgå till planering och administration, vilken summa kommunförbundet anser vara anmärkningsvärt hög. Programmet utgår från en 2,5 % årlig ekonomisk tillväxt, vilket åtminstone för programperiodens första hälft med dagens utsikter kan anses vara överdimensionerat.

Tidsprogrammeringen av de olika vägprojekten har fortfarande tyngdpunkten lagd på huvudvägarna. Här må upprepas kommunförbundets ståndpunkt att även vägar av lägre rang bör hållas i trafikabelt skick även om de inte kan uppvisa stora trafikmängder. I de uppskisserade finansieringsalternativen har jämfört med tidigare förslag - förbättringarna av befintligt vägnät förskjutits proportionellt sett mera framåt i tiden än motorvägsprojekten, vilket inte kommunförbundet kan omfatta.

För att finansiera hela väghållningsprogrammet fram till år 2010 räcker inte dagens årliga satsningar till. Med bibehållen nivå på de totala årskostnaderna beräknas i planen att det skulle gå 40 år innan alla projekt vore förverkligade. Som alternativ föreslås en finansiering även via bruksavgift. För personbil har två alternativ beräknats, ett med en årlig bruksavgift på 900 mk/år och ett med 1250 mk/år, där det senare alternativet skulle möjliggöra hela vägprogrammets genomförande före år 2010. Man skulle således tillämpa förorsakarprincipen och täcka väghållningskostnaderna via bränsleskatter och bruksavgifter. I programmet har inte redovisats hur sekundära kostnader, såsom kostnader av trafikolyckor och miljöpåverkan, har beaktats vid bedömning av projekts lönsamhet. Kommunförbundet erinrar om att den parlamentariska trafikkommittén i sitt betänkande från det år utgått ifrån att alla kostnader skall beaktas vid lönsamhetsbedömningen. Med tanke på kostnaderna för glesbygdens personbilstrafik anser kommunförbundet alternativet med en fast årsavgift, som täcker en del av kostnaderna för väghållningen, vara ett bättre alternativ än en kanalisering av kostnaderna helt via bränsleskatter. För glesbygden är ofta den privata bilen det enda vettiga trafikmedlet.

Eftersom en stor del av trafiken sker på kommunernas väg- och gatunät förutsätter kommunförbundet att en mot trafikmängderna proportionell andel av trafikens skatter och avgifter på sikt bör komma kommunerna till del.

FINLANDS SVENSKA KOMMUNFÖRBUND



Berndt Långvick
direktör



Karl-Erik Blomgren
sektionschef

TILL KÄNNEDOM

Vägstyrelsen, PB 33, 00521 HELSINGFORS

Yksikkö PÄÄJOHTAJA

Pvm 25.10.1991

1(3)

VR
PÄÄKONTTORIPL 488
00101 HELSINKI

Liikenneministeriö

TIEHALLITUS

04.11.1991

Sts

Käyntiosoite
Vilhonkatu 13
HELSINKIPuhelin
Vaihde (90) 7071Telex
12-301151 VR SFTelefax
(90) 707 3700

Viite Tiehallitus Sts-146/113/91/35/23/90, 28.6.1991

Asia TIEHALLITUKSEN LAUSUNTOPYYNTÖ TIE 2010



Yleisenä toteamuksenaan VR esittää, että raportissa on paneuduttu valtatieverkon kehittämissuunnitelmaan perusteellisesti ja tehty eri asiaryhmiä koskevat kattavat selvitykset. Kuitenkin VR haluaa esittää seuraavia näkökohtia.

Elinkeinoelämä ja kansantalous

Suunnitelman perustana oleva BKT:n kasvuennuste vaikuttaa tämänhetkisen näkemyksen valossa liian korkealta. Näin ollen investointiohjelma saattaa olla epärealistisen korkea ja aikataulultaan suunniteltu liian nopeasti toteutettavaksi. Tätä näkemystä tukee myös väestön kasvuennuste, johon nähden investointitarpeet lienee yllimitoitettuja.

Raportissa on käsitelty myös tienpidon ohjelman vaikutusta elinkeinoelämään ja kansantalouteen. Tässä yhteydessä ei kuitenkaan ole tarkasteltu liikenteen vaikutuksia koko yhteiskunnan kannalta kuten aluerakenne-, maankäyttö-, ympäristö- ja onnettomuusvaikutuksia ja niiden kustannuksia.

Kehittämissuunnitelman vaikutus koko kansantalouteen on hyvin pieni, kuten raportissa todetaan. Näin ollen valtaosa vaikutuksista tulee kuljetuksissa saavutettavien säästöjen kautta. Johtopäätökset kuljetussäästöjen vaikutuksista kansantalouteen ovat kuitenkin hyvin suoraviivaisesti ja teoreettisesti saatuja.

TIEDOKSI Tiehallitus, Heo, Tuo, Tlo, Rty, Rky, alj:t

Liikennemuotojen työnjako

Tutkimuksessa on keskitytty tarkastelemaan rataverkon kehittämisen vaikutusta valtateihin, kun tutkimuksen tavoitteena olisi pitänyt olla se, kuinka valtatieverkon kehittäminen vaikuttaa muihin liikennemuotoihin. Tutkimuksessa on verrattu parannettua tieverkkoa vuodelta 2010 nykyiseen rataverkkoon, johon on lisätty muutama nopea rataosuus. Jotta koko rataverkon kehittämisen vaikutuksia olisi tutkittu oikein, olisi lähtökohdaksi pitänyt ottaa VR:n virallinen rataverkon kehittämisohjelma vuodelle 2012.

Sekä rautateiden henkilö- että tavaraliikenteen osalta on jätetty selvittämättä, miten valtatieverkon kehittäminen vaikuttaa niihin. Tavaraliikenteen mahdollista rautateille siirtyvää liikennettä on arvioitu kuljetuskustannusten muutosten perusteella nykyisten tavaravirtojen pohjalta, mikä antaa virheellisen kuvan.

Yleisiä huomioita

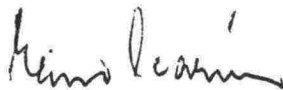
- suunnitelma käsittää n. 77000 km tietä, jonka osuus liikennesuoritteesta on n. 70 %. Kasvuennuste on 35 % vuoteen 2010 mennessä, joka painottuisi pääteille. VR pitää kyseistä kasvuennustetta liian optimistisena huomioon ottaen nykyisen taloudellisen tilanteen ja sen, ettei Suomen väkiluku enää kasva ja autoistumisasteessa ollaan saavuttamassa kyllästymispiste.
- suunnitelmassa lähdetään siitä, että v. 1990-2010 käytettäisiin tienpitoon yhteensä 172 Mrd mk eli n. 8,6 Mrd mk/v. Suunnitelmassa ei ole tarkemmin selvitetty valtatieverkon kehittämisen suhdetta alemman tieverkon ja katuverkon ylläpito- ja kehittämistarpeeseen. Liikenteen kokonaisrahoitus 1990-luvulla ei mahdollistane näin suurta kehittämispanosta.
- Tielaituksen suunnitelmassa todetaan, ettei raideliikenteen kehitys vaikuta tieliikenteeseen 1990-luvulla. Tähän voidaan todeta, että etenkin Helsinki-Turku ja Helsinki-Tampere välillä raideliikenteen tarjontaa ja nopeuksia on tarkoitus nostaa jo 1990-luvulla (200 km/h). Tämän vaikutus tieliikenteeseen 100 km pitemmillä matkoilla on merkittävä. Samaan suuntaan vaikuttaa myös se, kun nykyistä rataverkkoa on parannettu nopeudelle 200 km/h VR:n 2012 strategiaohjelman mukaisesti myös muilla rataosilla.
- samoin Tie 2010 raportissa todetaan, ettei rautatieliikenteen (henkilöliikenteen) oleteta kasvavan juuri ollenkaan v. 2010 mennessä ja tavaraliikenteen vain vähän. Muista maista, lähinnä Keski-Euroopasta, saatujen kokemusten mukaan uudet mukavat ja nopeat raideliikenneyhteydet kuitenkin lisäävät raideliikenteen

käyttöä huomattavasti. Rautateiden tavaraliikenteen painopistealueita ovat kansainvälinen liikenne, teollisuuden tarvitsemat kuljetusjärjestelmät sekä yhdistetyt kuljetukset

- Tie 2010 raportin mukaan moottoriteitä rakennetaan ennustearjanjaksolla 480 km ja moottoriliikenneteitä täydennetään moottoriteiksi 210 km. Näihin yhteensä käytetään rahaa 13,9 Mrd mk. Koska rataverkkoa kehitetään osittain samoilla yhteysväleillä vuoteen 2010 mennessä, on näiden rakentaminen lomitettava tarkoituksenmukaisesti. Lisäksi moottoriteiden ja muiden valtateiden toteuttaminen on suunniteltava siten, että ne tukevat aluerakennetta ja kuljetusketjujen muodostumista.

Yhteisenä toteamuksena voidaan sanoa, että Tie 2010 ohjelma käsittää laajan tarkastelun tieliikenteen osalta. Ohjelman toteuttamista päätettäessä olisi samanlaisin liikennepoliittisin, yhteiskuntapoliittisin ja vaikuttavuuskriteerein tarkasteltava myös muiden liikenne-
muotojen kehittämistarpeet.

Tällöin on otettava huomioon, että yhteiskunnan eri osa-alueet voivat muuttua paljonkin nykyisestä, jolloin kehittämissuunnitelmia on arvioitava yhteiskunnan vaihtoehtoisia skenaarioita vasten.



Eino Saarinen
Pääjohtaja



Erkki Tattari
Ratajohtaja



22.11.1991

28/033/91
VSa-182

Liikenneministeriö

HEPÄLITUS

28.11.1991

JS

Tielaitoksen kirje Sts-146/
28.6.1991

Viite
Hänvisning

Asia
Ärende
TIE 2010, LAUSUNTO

Pyydettyinä lausuntonaan tielaitoksen pitkänaikavälin suunnitelmasta "Tie 2010" merenkulkuhallitus esittää seuraavaa:

Suunnitelma on hyvin perusteellinen ja suunnitelma-asiakirjat ovat kiitettävän selkeitä ja havainnollisia. Merenkulkuhallitus haluaa korostaa seuraavassa esitettäviä suunnitelmaan liittyviä näkökohtia.

Tavaraliikenteen työnjako

Liikennemuotojen työnjakoa koskevassa osaselvityksessä on tarkasteltu tavaraliikenteen työnjakoa tieliikenteen ja rautatieliikenteen kesken toiselle parlamentaariselle liikennekomitealle laaditun tutkimuksen "Työnjako tavaraliikenteessä" pohjalta. Em. tutkimuksesta oli kuitenkin rajattu pois vesiliikenne.

Vesiliikenteen osuus kotimaan liikenteen tavarankuljetussuoritteesta on ollut viime vuosina noin 11 %, kuten suunnitelmassa on todettu. Vesiliikenteen kuljetussuoritteesta noin kolmannes syntyy uitossa ja lähes koko loppuosa rannikon öljytuotekuljetuksissa aluksilla. Vesiliikenteen merkitys kotimaan kuljetussuoritteiden tuottamisessa on kohtalainen, mutta vesiliikenteen hyväksikäyttö maan eri kuljetuksissa on hyvin rajoittunutta.

Jos vesiliikenteellä hoidettaisiin Suomen kotimaan kuljetuksista vastaava osuus kuin Ruotsissa, merkitsisi tämä vesiliikenteen kuljetussuoritteiden lisääntymistä 30-40 %. Rannikkokuljetuksissa vesiliikenteellä voidaan katsoa Suomessa olevan yhtäläiset ja sisävesillä jopa paremmat maantieteelliset edellytykset kuin Ruotsissa.

Merenkulkuhallitus pitää liikennepoliittisesti

tärkeänä tavoitteena, että vesiliikennettä taloudellisesti edullisena, liikenneturvallisena ja ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona kehitetään ja sen osuutta kotimaan liikenteen suoritteesta lisätään. Merenkulkuhallituksen toimesta on käynnistetty ja osin jo toteutettu useitakin tähän tähtääviä selvityksiä ja hankkeita.

Kun toisaalta tieliikenteen tavarankuljettavuus on vesiliikenteeseen verrattuna moninkertainen ja toisaalta tieverkon kehittämistarpeisiin vaikuttaa hallitsevasti henkilöautoliikenteen kapasiteettitarve, ei vesiliikenteen osuuden lisäämistavoite toteutuessaankaan vaikuttane tieverkon kehittämislinjoihin. Vesitiehankkeet ja vesiliikenteen tarpeet tulisi kuitenkin ottaa huomioon tieverkon kehittämisessä hanketasolla.

Kanavas suunnitelmat

Merenkulkuhallitus selvittää parhaillaan sisävesitieverkon kehittämistä siten, että Järvi-Suomen päävesistöt tulisivat yhdistetyiksi kulkukelpoisilla väylillä toisiinsa ja mereen.

Liitteeseen on koottu luettelo selvitettävänä olevien vesitielinjausten ja tieverkon osien risteämisistä.

Satamien yhteydet

Tieverkon tulisi turvata riittävän suorat ja joutuisat tieyhteydet satamien ja niiden takamaa-alueiden välillä. Satamapolitiikan kannalta erityisen tärkeiksi maaliikenteen väylähankkeiksi satama-asiaain neuvottelukunta (SANKA) on katsonut lokakuussa 1989 seuraavat:

- Mäntyluodon tie
- Mt Haminasta länteen välillä Otsola-Summa
- Porin pohjoinen satamatie
- Pori-Harjavalta välillä Tiilimäki-Friitala
- Hyvelä-Söörmarkku
- Helsinki-Tampere välillä Keimola-Hämeenlinna-Kulju
- Jämsänjokilaakso-Valkeakoski-Rauma välillä Lappi T1-Eura

Merenkulkuhallitus yhtyy SANKAn kannanottoon.

Pääjohtaja


Kyösti Vesterinen

Merenkulkuneuvos


Kimmo Mannola

LIITTEENÄ:

Tie 2010: Hankkeet, jotka risteävät kanavahankkeiden kanssa

TIEDOKSI:

Tiehallitus

JSV/IA

Liikenneministeriö
Etelä Esplanadi 16

00100 HELSINKI

TIEHALLITUS

Sts 04.10.1991

Viiite Ref.

Tiehallituksen kirje Sts-146 113/91 35/23/90, 28.6.1991

Asia Ärende Subject

Tie 2010, lausunto

Ilmailulaitos on antanut lausunnot Tiehallituksen aiemmin laatimista TIE 2010 suunnitelmaa varten tehdyistä selvityksistä "Päätieverkon kehittäminen, lähtökohtia uudelleenarvioinnin taustaksi" (liite 1) ja "Valtatieverkon kehittämissuunnitelma, väliraportti yhteiskuntakäsittelyä varten" (liite 2). Lausunnoissaan Ilmailulaitos on esittänyt tieinvestointien voimakasta keskittämistä erityisesti pääkaupunkiseudulle ja Etelä-Suomen ruuhkaisille tieosille ja muualla maassa suurimpiin kaupunkikeskuksiin. Näillä alueilla lentoliikenteen edellyttämät maaliikenteen yhteystarpeet tulisi ottaa erityisen korostetusti huomioon.

TIE 2010 suunnitelmassa lentoliikenteen erityistarpeita ei ole Ilmailulaitoksen mielestä otettu huomioon riittävän painokkaasti.

LENTOLIIKENNE

Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee runsaat 70 % koko maan lentoliikenteestä. Valtakunnan osakeskusten osuus lentoliikenteestä on runsaat 85 %. Lentoliikenne ja sen kasvu sijoittuu tieliikenteen kannalta ruuhkaisimmille ja edelleen voimakkaimmin kasvaville alueille. Lentoliikenteen osuus kotimaan henkilöliikenteen suoritteesta tulee edelleen

St

voimakkaasti kasvamaan. Lentoliikenteen merkitys ulkomaan henkilöliikenteessä on jo pitkään ollut hyvin merkittävä.

LIIKENTEEN TYÖNJAKO

Maantieliikenne tulee vahvistamaan asemaansa pääliikennemuotona, liikennemuotojen työnjako tulee säilymään jokseenkin nykyisellään, liikennemuodot täydentävät toisiaan. Lentoliikenteen ja tieliikenteen yhteistyötä tulee vahvistaa toteuttamalla korkeatasoiset yleisten teiden järjestelyt erityisesti valtakunnanosakeskusten lentoasemilla.

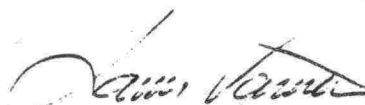
PÄÄKAUPUNKISEUTU

Pääkaupunkiseudun tieverkkoon on esitetty investoitavaksi vuoteen 2010 mennessä 6 mrd mk kokonaisinvestointien ollessa 79 mrd mk kehitys- ja parannustoimenpiteiden osalta. Pääkaupunkiseudulla tulee turvata korkeatasoinen yleisten teiden muodostama runkoverkosto, jonka liikenteellinen toimivuus tulee mahdollisimman pikaisesti suoritettavilla investoinneilla taata. Kansainvälisen lentoliikenteen keskuksen Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenneyhteydet tulee päätieverkkoa parannettaessa saattaa päätietasoisiksi.

Pääjohtaja


Mikko Talvitie

Johtaja


Lauri Vänskä

LIITTEENÄ: 2 aikaisempaa lausuntoa

TIEDOKSI: Tiehallitus
Pääjohtaja
Kenttäosasto
Kunnossapito- ja rakennustoimisto
Suunnittelutoimisto
Teknillinen tarkastaja Laune
Toimistoinsinööri Tevä
Diplomi-insinööri Mäki-Paakkanen
Tiedotuspäällikkö
Helsinki-Vantaan lentoasema

RM-P/SI

16.10.1991

SAC

Helsinki 4.10.1991

Nro 2094/320 VYH 1991

Viite Tielaitoksen lausuntopyyntö

Tielaitos

PL 33

00520 HELSINKI

Asia TIE 2010 ja valtatieverkon
kehittämissuunnitelma

Tielaitoksessa on valmistunut TIE 2010 ohjelma sekä valtatieverkon kehittämissuunnitelma vuoteen 2010. TIE 2010 on tienpidon pitkän aikavälin suunnitelma jossa kerrotaan tienpidon yhteiskunnalliset ja toiminnalliset tavoitteet sekä laadulliset tavoitteet tieluokittain. Valtatieverkon kehittämissuunnitelma on siitä osa. Vaikutusten selvittämiseksi on annettu tärkeä sija valtatieverkon suunnitteluprosessissa ja sen yhteydessä on laadittu erilliset vaikutus selvitysraportit seuraavista aihekokonaisuuksista:

1. Liikennemuotojen työnjako
2. Elinkeinoelämä ja kansantalous
3. Polttoaineenkulutus ja pakokaasupäästöt
4. Melu
5. Luonnonympäristö.

Vesi- ja ympäristöhallitus on pyytänyt TIE 2010 ohjelmasta ja valtatieverkon kehittämissuunnitelmasta lausunnot vesi- ja ympäristöpiireiltä, jotka toimitetaan tielaitoksen tietoon tämän lausunnon liitteenä. Tärkeitä yleisiä näkökohtia on esitetty erityisesti Pohjois-Karjalan, Kuopion sekä Tampereen piirien lausunnoissa. Vesi- ja ympäristöhallitus esittää asiasta lisäksi seuraavan.

Valtatieverkon kehittämistä on tarkasteltu laajalti eri näkökohtia huomioon ottaen. Suunnitelman lähtökohtana on ollut liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja liikennekustannusten kohtuullisuus. Teiden korkea laatu ja tienkäyttäjien turvallisuus ovat teiden suunnittelussa arvokkaita tavoitteita. Ympäristön tila ei selvästikään ole ollut suunnittelun keskeinen kriteeri, vaikkakin tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat pyritään suunnitelman mukaan ottamaan huomioon ja niitä mahdollisuuksien mukaan vähentämään. Suunnitelman ensimmäiseksi yleiseksi tavoitteeksi on esitetty kestävä kehityksen periaate liikenteessä. Tämä periaate ei voi kuitenkaan toteutua, jos liikenteen suunnittelu perustuu paljolti henkilöautoliikenteen jatkuvaan ja nopeaan kasvuun.

Tieliikenne on merkittävä ympäristön saastuttaja. Nykyisin tieliikenteen osuus Suomen typen oksidien päästöistä on noin 50 prosenttia ja hiilidioksidipäästöistä noin 10 prosenttia. Ympäristön happamoitumiseen ja ilmastoon muutoksiin vaikuttaviin päästöihin liikenteellä on näin ollen huomattava merkitys. Tieliikennettä tulee tästä syystä tarkastella oleellisena osana ilmaan kohdistuvien päästöjen rajoittamispolitiikkaa. Tieliikenne aiheuttaa tämän lisäksi meluhaittoja ja muuttaa maisemaa usein epätoivotulla tavalla.

Suomessa on yleisesti pidetty tavoitteena ns. Sofian julistuksen mukaista noin 30 prosentin typen oksidien päästöjen vähennystä vuoteen 1998 mennessä vuoden 1980 tasosta. Tähän vaaditaan rakenteellisia muutoksia tuotantojärjestelmissä, sillä nykitekniikalla ja liikennesuoritteiden ja autojen ominaiskulutusten kasvaessa tähän tavoitteeseen ei muutoin päästä. Tieliikenteen päästöihin vaikuttavia ohjaustoimia tarvitaan kipeästi, jotta typen oksidien kuormitus saataisiin lähemmäs tai jopa alle ympäristölle laskettua kriittistä kuormitusta. Tästä syystä nimenomaan kasvaviksi ennustettuihin liikennesuoritteisiin pitäisi pystyä vaikuttamaan heikentämättä kuitenkaan tieliikenteen tai ajokaluston turvallisuutta. Ohjaavaksi keinoiksi on esitetty mm. henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämistä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen mm. korottamalla liikennepolttoaineiden verotusta.

Hyvällä tieverkolla on ympäristönsuojelun kannalta myös myönteisiä vaikutuksia. Eräät pakokaasukomponentit vähenevät ruuhkautumisen vähetessä. Toisaalta nopeuksien lisääntyminen lisää eräitä pakokaasupäästöjä ja liikennemelua. Nelikaistaisuus ilmeisesti vähentää öljy- ja kemikaalikuljetusten onnettomuuksien sattumistiheyttä.

Tieliikenteen typen oksidien ja hiilivetyjen päästöt tulevat pitemmällä aikavälillä kehittymään suotuisasti kolmitiekatalyysaattorein varustettujen autojen vähitellen yleistyessä. Samanaikaisesti kuitenkin ajosuoritteet ja autojen normikulutukset tulevat oletettavasti kasvamaan. Suunnitelmassa ei ole selvästi eroteltu näiden kolmen tekijän vaikutuksia tulevaisuuden kokonaispäästöihin. On ilmeistä, että vuonna 2010 hiilivetyjen ja typen oksidien päästöt ovat tieliikenteestä nykyistä alhaisemmat, siitäkin huolimatta että ajosuoritteet ja normikulutukset tulisivat kasvamaan. Hiilidioksidipäästöihin katalyysaattorilla ei kuitenkaan ole vaikutusta. Hiilidioksidipäästöihin voidaan vaikuttaa oleellisesti vain pyrkimällä rajoittamaan ajosuoritteita.

Tienpitoon tarvitaan Tie 2010 -suunnitelman mukaan vuosina 1991-2010 rahaa noin 172 mrd. mk eli keskimäärin 8,6 mrd. mk/v. Noin 79 mrd. mk kuluu tieverkon parantamis- ja kehittämistoimenpiteisiin. Kokonaan uusien yhteyksien (valtatietä 90 km) rakentamiseen tästä kuluu vain 4%, mitä luonnonympäristön kannalta on pidettävä hyvänä. Kuitenkin tien parantamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen käytetään 2/3 eli noin 2,6 mrd. mk/v, jolloin luonnonympäristöön joudutaan puuttumaan merkittävästi. Vaikutuksia on selvitetty liitteessä 5 Luonnonympäristö. Valtateiden kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen edellyttämän pinta-alatarpeen lisäykseksi selvityksessä on saatu 145 km² (kasvu 55%). Tiet tuovat mukanaan usein myös muuta rakentamista. Suunniteltu valtatieverkko sijoittuu varsinkin Etelä-Suomessa monin paikoin harjujen yhteyteen tai suurille reunamuodostumille, jotka useimmiten kuuluvat pohjavesiluokkiin 1 ja 2. Eteläisessä Suomessa sekä Keski- ja Itä-Suomen järviolueilla ympäristön kannalta arvokkaat alueet sijoittuvat usein valtateiden läheisyyteen, koska tiestö sijoittuu kapeille vesistöjen välisille kannaksille tai seurailee suuria harju- ja reunamuodostumia. Järvi-Suomen alueella runsaat vesistöjen ylitykset ovat ympäristöllinen riskitekijä.

Suunnitelman mukaan rakennetaan uusia siltoja ja korvataan lossiyhteyksiä useilla miljardeilla markoilla. Kustannusarviot tulisi laatia siten, että sillat voidaan toteuttaa ottamalla huomioon veden vaihtuvuus ja virtaamien turvaaminen sekä myös maisemaan sopeutuminen purjevereiden vaatimat alikulkukorkeudet tai sillan nostomahdollisuudet, penkereiden aiheuttamien visuaalisten ja rannansuuntaisten kulkuestevaikutusten välttäminen sekä rakenteiden sopeutuminen maisemakuvaan. Siltoja on syytä rakentaa myös ekologisten estevaikutusten vähentämiseksi.

Meluselvityksen (liite 4) mukaan suunnitelman valtatieverkon kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen nostaisi laskennallisen 55 dB:n meluvyöhykkeen vuoden 1988 pinta-alan 1352 km² arvoon 1934 km² eli kasvu olisi 43%. Liikenteen kasvusta johtuen olisi melualueen kasvu kuitenkin vain 16% verrattuna nykyiseen verkkoon (ilman rakentamis- ja parantamistoimenpiteitä). Selvityksessä on tehty myös kuvitteellinen meluntorjuntaohjelma, joka perustuu siihen, että autojen melupäästöt eivät muutu. Nykyinen meluvyöhyke pienenesi sen mukaan 57%. Ohjelma perustuu kuitenkin varsin epärealistisille toimenpiteille: 3 metriä korkea este

kaikille moottoriväylille ja 2 metriä korkea este muille teille. Kustannuksia ei ole arvioitu. Jatkotyönä olisi selvitettävä eri vaihtoehtoja meluntorjunnasta, tavoitteista, vaikutuksista ja kustannuksista. Kun muitakin ympäristöpäästöjä ja -häiriöitä pyritään pienentämään 1980 luvun lopun tilanteeseen verrattuna selvästi, voisi kaikella kohtuudella odottaa, että melualueen pinta-alat eivät kasvaisi. Toimenpiteitä on mahdollista tehdä lähtien "aiheuttaja maksaa periaatteesta". Tämä merkinnee tarvittaessa ympäristöveroja ja -maksujen käyttöä.

Erityisesti vesistöyhteyksissä ja ranta-alueilla tien aiheuttama melu kantautuu pitkälle. Teitä on joskus pyritty jopa linjaamaan vesistöjen läheisyyteen näkymien avaamiseksi tiellä kulkijalle. Luonnon ympäristöselvityksessä on oikein todettu tiellä liikkujan ja tien läheisyydessä asuvan näkökulmien ristiriita. Tulevaisuudessa tulisi näkökulmaa painottaa enemmän teiden ympäristölle aiheuttamien haittavaikutusten poistamisen suuntaan, mikä merkitsee mm. meluvallien ja -muurien rakentamistarvetta myös ranta-alueilla ja silloilla. Ympäristön ja tiellä kulkijan näkökulmien yhteensovittaminen, esim. meluesteiden rakentaminen ympäröivään maisemaan luontevasti sopeuttaen ja toisaalta harkittujen näkymien säilyttäminen edellyttävät entistä merkittävämpää panostusta tiealueiden maisemasuunnitteluun ja tiealueiden lähiympäristön muotoiluun ja maisemanhoitoon, mikä tulee ottaa huomioon tiealuevarauksissa ja kustannuksissa.

Koska kattavien meluesteiden aikaansaaminen vesistöjen yhteydessä on joskus ongelmallista ja koska nimenomaan nopeuden alentaminen on merkittävä tekijä melun vähentämisessä, tulisi vesistöjen läheisyydessä tinkiä teiden nopeusluokitustavoitteista paikallisin nopeusrajoituksin. Tämä olisi tärkeää myös turvallisuuden takia, koska vesistöjen ja teiden kohtaamisiin ja vesinäkökulmien avautumiseen liittyy aina tarkkaavaisuuden suuntautumista pois liikenteestä. Lisääntyvät ranta-alueiden meluesteet lisäävät myös tarvetta ajoradan ulkopuolisiin levähdys- ja näköalapaikkoihin liittymiseen, mikä myös puoltaa alennettuja nopeuksia. Vesistöistä voitaisiin tiedottaa nykyistä enemmän esim. vesistöjen nimikyltein, jolloin alennetut nopeudet tulisivat psykologisesti perustelluiksi.

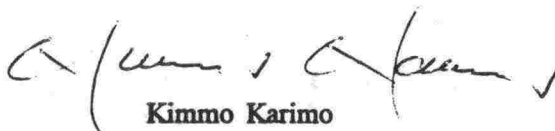
Tieverkon investointien vaikutukset heijastuvat laajalle tiealueen ulkopuolelle. Eräitä usein kielteiseksi koettuja vaikutuksia ovat kivi- ja maa-ainesten ottaminen. Yksistään tielaitoksen vuotuiskäytöllä (n.6,5 milj.m³) soramursketta riittäisi enää noin 20 vuodeksi lähtien seutukaavaliittojen harjuista saatavasta murskauskelpoisen soran arviosta (133 milj.m³). Tästä ainoastaan 6 % sijoittuu Uudenmaan ja Turun tiepiirien alueelle. Muita puutosalueita olisivat Pohjois-Karjalan, Kuopion, Vaasan ja Keski-Pohjanmaan tiepiirien alueet. Jo nyt luonnon sora- ja hiekkavarojen ehtyminen Etelä-Suomessa on siirtänyt materiaalikäytön painopistettä kalliomateriaaliin.

Pohjavesien ja maisema-arvojen kannalta on materiaalitarpeiden suuruus huolestuttava. Tältä osin olisi tarpeen jatkaa suunnitelmien vaikutusten arviointia, konkretisoida maanottoa paikkojen tarve ja sijainti sekä esittää niiden maisemanhoitotavoitteet ja muiden maankäyttömuotojen yhteensovittaminen. Vesilain mukaan pohjavesien pilaamiskielto on ehdoton ja v. 1987 voimaan tulleen 1 luvun 22 §:n muutoksen mukaan jo uhkan aiheuttaminen pohjaveden laadulle on kielletty. Tämä tulisi ottaa huomioon teiden suunnittelussa mm. siten, että uusia teitä ei linjata pohjavesialueiden kautta.

Hyvät tiet pitävät kuljetuskustannukset kohtuullisina Suomen kaltaisessa pitkien kuljetusväylien maassa, jolloin elinkeinoelämän ja kansantalouden pitäisi siitä hyötyä. Kukoistava talous luo myös edellytyksiä ympäristönsuojeluinvestointien toteuttamiseen ja rahoittamiseen. Olisi kuitenkin tarkoin pohdittava millaisen panostuksen kansantalous ja myös valtiontalous kestää uusittavien väylien investoinneissa. Niukkojen resurssien aikana on tarpeen tehdä selvää priorisointia pyrkimällä aluksi poistamaan pahimmat pullonkaulat. Olisi paikallaan vielä selvittää esimerkiksi mahdollisuudet lykätä moottoriliikenneteiden muuttamista moottoriteiksi pyrkimällä hyödyntämään kolmen kaistan kokeilusta saatavat kokemukset. Liikenteen voimakas kasvu voi taittua hyvinkin nopeasti 2000-luvulla. Henkilöautoliikenteen kasvun, energiaa paljon käyttävän ja kehittyvästä tekniikasta huolimatta ympäristöpäästöjä aina aiheuttavana, ei voi kuitenkaan katsoa edistävän kestävästä kehitystä, johon koko yhteiskunnan tulisi voimakkaasti pyrkiä.

Tiehallituksen valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa TIE 2010 teiden suunnittelun perusteeksi on otettu tasaisesti kasvavat ajosuoritteet aina vuoteen 2010 asti. Koko liikennesektoria tulisi kuitenkin tarkastella ympäristön kannalta yhtenäisesti siten, etteivät liikennesuoritteet enää kasvaisi. Tähän tulisi koko liikennepolitiikassa pyrkiä erilaisin ohjauskeinoin siten, että muut liikennemuodot kuten raide- ja muu joukkoliikenne tulisivat houkuttelevammiksi vaihtoehdoiksi. Ohjaavia toimia ja tästä aiheutuvaa liikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille ei ole TIE 2010 kokonaissuunnitelmassa otettu kehittämisen vaihtoehdoiksi. Tämä on toisaalta ymmärrettävää, sillä tienpitäjän vastuu rajoittuu pitkälti teiden kehittämiseen, ylläpitoon ja hoitoon. Tieliikenteellä on kuitenkin merkitystä sekä ihmisten että luonnon ympäristön hyvinvointiin. Tästä syystä maamme liikenne- ja ympäristöpolitiikalta odotetaan käsillä olevan suunnitelman perusteella puuttumista päästöihin tavalla, jolla voidaan taata ekosysteemiemme elinvoimaisuus, toisin sanoen ns. kriittisen kuormituksen saavuttaminen. Sellaisenaan ilman jatkotoimia suunnitelma jää ympäristön kestävä kehityksen kannalta yksipuoliseksi ja toimet riittämättömiksi.

Ylijohtaja oto.
Osastopäällikkö



Kimmo Karimo

Toimistopäällikkö

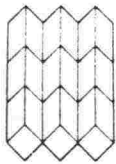


Raimo Penttonen

TIEDOKSI: Ympäristöministeriö, vesiasiaintoimisto (liitteinen)
Vesi- ja ympäristöpiirit
Pääjohtaja
VYH: vesien- ja ympäristöntutkimuslaitos
vesistöosasto
suunnittelusihteeristö

LIITTEENÄ: vesi- ja ympäristöpiirien lausunnot

MSi ja JJ/vyt, JK/vet, JK/sus



M. Kaartama

22.10.1991

1 (8)

HEHALLIUS
22.10.1991 Sts

Liikenneministeriö
Eteläesplanadi 16

00130 HELSINKI

Viite: tielaitoksen kirje Sts-146 113/91 35/23/90, 28.6.1991

TIE 2010

Tielaitos on pyytänyt viitteessä mainitulla kirjeellään lausuntoa lopullisesta Tie 2010 -suunnitelmasta. Teollisuuden Keskusliitto viittaa suunnitelman aikaisemmissa vaiheissa antamiinsa lausuntoihin sekä esittää loppuraportista kunnioittavasti seuraavaa:

Yleistä

Tehokas tieverkko on tunnetusti yksi toimivan elinkeinoelämän perusedellytyksiä. Se mm. mahdollistaa taloudellisen kasvun ja markkinoiden laajentumisen. Tieverkon kehittämisellä on siten dynaamisia vaikutuksia elinkeinoelämän ja kansantalouden kehittymiseen. Lausuntojen pyytäminen Tie 2010 -suunnitelman eri vaiheissa on virittänyt yhteiskunnallista keskustelua ja antanut mahdollisuuden myös elinkeinoelämän näkökohtien mukaan ottamiseen jo suunnitelman laatimisen yhteydessä.

Suunnitelma on esitetty laajana raporttisarjana, johon on saatu sisällytetyksi paljon perusteellista tietoa tienpidosta ja suunnitelman seurausvaikutuksista.

Pääraportti

Pääraportissa on esitetty tienpidon kokonaissuunnitelma sekä keskeiset tulokset muista raporteista. Tässä kohdassa lausuntoa TKL arvioi vain tienpidon kokonaisuutta.

Lähtöoletukset

Liikenne-ennuste on varsin maltillinen. Kun otetaan huomioon suunnittelukauden pituus, 20 vuotta, liikenteen kokonaiskasvun voidaan odottaa toteutuvan nykyisestä taloudellisesta tilanteesta huolimatta

ennusteen mukaisesti. Tähän viittaavat kokemukset aikaisemmista taantumista Suomessa ja muualla.

Kehitys ruuhkauttaisi nykyistä tieverkkoa siten, että ruuhkautuminen vaikuttaisi vuonna 2010 merkittävällä tavalla elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin.

Kuorma-autojen mittojen ja painojen oletetaan pysyvän ennallaan seuraavat 20 vuotta. Mennyt kehitys ei tue tällaista oletusta. Mittojen tarkistukset saattavat tulla nopeastikin ajankohtaisiksi, jos Suomi, Ruotsi ja Norja päätyvät yhteiseen pohjoismaiseen, EY-kokoa suurempaan ajoneuvoon. Paineet kohdistuisivat silloin ensisijaisesti ulottumamittoihin. Koska suurempi ajoneuvokoko aina merkitsee ympäristöhaittojen vähentymistä, tulisi rakenteiden mitoituksessa varautua pitkällä aikavälillä painojenkin mahdolliseen kasvuun.

Erikoiskuljetusten jatkuva lisääntyminen saattaa vaatia niiden nykyistä laajempaa huomioon ottamista teiden ja rakenteiden geometriassa ja mitoituksessa varsinaisen erikoiskuljetusverkon ulkopuolellakin.

Tienpidon tavoitteet

Tienpidolle raportissa asetetut tavoitteet vastaavat poliittisen tason viimeaikaisia kannanottoja ja myös yleisiä näkemyksiä teollisuuden piirissä. Tavoitteiden esitysjärjestys ei toivottavasti kuitenkaan tarkoita niiden tärkeysjärjestystä. Teollisuuden Keskusliitto painottaa tielaitoksen ensisijaisena tehtävänä liikenteen tarpeiden hoitamista.

Liikenteen hyötynäkökohdat tulisi saada nykyistä paremmin esille. Sujuva liikenne ja kuljetustehokkuuden lisääminen ovat keskeisiä keinoja myös ympäristöolosuhteiden parantamisessa.

Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden tavoitteena on tarjota vilkkaasti liikennöidyillä tieosilla entistä yhdenmukaisemmat liikennöintiolosuhteet kaikkina aikoina. Tämä on kuljetusaikataulujen kiristyessä teollisuudelle entistä tärkeämpää.

Tieverkon kehittämisessä on teollisuuden kannalta tärkeintä, että kansainvälistä kilpailukykyä tukevat hankkeet priorisoidaan korkealle. Korkealuokkaisten pääteiden ja kansainvälisten yhteyksien merkitys on tässä suurin. Siksi satamayhteyksien tarkastelun jääminen tämän suunnitelman ulkopuolelle on puute. Keskusliitto viittaa tässä aikaisempaan lausuntoonsa.

Pienille toimenpiteille ei tunnu annettavan riittävää arvoa. Niiden merkitys matka-aikojen lyhenty-

misessä on kuitenkin suuri erityisesti lähiliikenteessä. Sujuvuutta tulisikin lisätä kaikilla tieverkon osilla mm. risteysjärjestelyillä, joissa otetaan huomioon suurien kuorma-autojen kääntymisvaatimukset. Tällä edistetään myös liikenneturvallisuutta.

Kuljetustehokkuuden kehittämisessä suunnittelu- ja informaatiojärjestelmien merkitys on keskeinen. Myös tieliikenteen informaatiopalveluiden parantaminen on tärkeää sekä kuljetusten perussuunnitteluun sopivien tietojen että päivittäisen liikennöinnin tarvitsemien tietojen muodossa.

Tavoitteenasettelun porrastaminen tieluokittain selkeyttää toiminnan yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja priorisointia. Suunnitelman yleisote eri tieluokkien laatutavoitteisiin näyttää perustellulta.

Nopeus on nostettu ensisijaiseksi tiestön palvelutason laatumittariksi. Tämä onkin teollisuuden kannalta mittareista paras, sillä kuluva aika vaikuttaa suoraan kuljetusten kustannuksiin.

Yhdysteille sallittavat painorajoitetut sillat ja sorateilla keli-rikon aikaiset painorajoitukset ovat teollisuuden kuljetusten kannalta hankalia. Ympäri-vuotinen läpiajettavuus samalla kuormakoolla sekä tiestön toimivuus verkkona ovat pientiestölläkin tärkeitä. Metsäteollisuuden ja tielaitoksen käytännön yhteistyönä tiestön puutteista aiheutuneita haittoja on pystytty pienentämään samalla kun teiden kuluminen on vähentynyt. Pienimuotoinen keli-rikkopaikkojen kohentaminen sopisi esimerkiksi työllisyystöinä tehtäväksi.

Kustannukset

Suunnitellun tieverkon kehittämisen hyödyt on esitetty tavalla, joka ei ehkä riittävästi vakuuta näin suurien investointien välttämättömyydestä. Tielaitoksen tulisikin panostaa lähiaikoina tienpidon hyötyjen kansanomaiseen esittämiseen. Näin saattaisi olla mahdollisuuksia saada myös poliitikot sitoutumaan tällaiseen ohjelmaan pitemmäksikin ajaksi.

Tienpidon määrärahojen nopea nostaminen nykyisestä 6,5 mrd. mk:sta 8,6 mrd. mk:aan vuodessa ei nykyisessä taloudellisessa tilanteessa näytä realistiselta. Suunnitelmasta on lisäksi vaikea saada selvää, miten ehdotettu 172 mrd. mk olisi tarkoitus täsmällisesti jakaa.

Ehdotetun kokonaistason riittävyyden arviointia helpottaisi vaihtoehtojen perusteellisempi tarkas-

telu. Kolmesta vaihtoehtoisesta investointitasosta on raporteissa jätetty selvittämättä, poikkeavatko liikenteen matka-ajat, kustannukset tai muut seurausvaikutukset näissä olennaisesti toisistaan.

Painotus tieverkon eri osien välillä näyttää suhteellisen tasapainoiselta. Merkittävää on, että kokonaissummasta vain 11 % kuluisi moottoriväylien rakentamiseen. Tämän tiedon ja toisaalta tavallisten väylien suuren osuuden tulisi näkyä tiedottamisessa tähänastista paremmin.

Näyttää siltä, että yleisestä kielenkäytöstä poiketen Kehittäminen-otsikon alle olisi luettu tavanomaisia teiden rakenteiden uusimishankkeita, joilla ei kehitetä liikenneolosuhteita tai sujuvuutta. Tien vähäinen parantaminen -otsikko viittaisi tähän. Koska kehittämishankkeet ja ylläpito-hankkeet poikkeavat hyötyjen kannalta ja siten myös perusteluiltaan olennaisesti toisistaan, tulisi niiden aitoon erottamiseen kiinnittää enemmän huomiota.

Rahoitus

Tienpidon rahoitusta ehdotetaan muutettavaksi nykyisestä budjettirahoituksesta käyttäjäperusteiseen rahoitukseen vähentämällä vastaavasti polttoaine- ja ajoneuvoveroja. Liikenteen verotuksen kokonaistasoa ei siis ehdoteta nostettavaksi.

Tielaitoksen käyttöönsä saamien määrärahojen automaattinen kytkeminen suoraan polttoaineen kulutukseen ei kuitenkaan kannustaisi tielaitosta toimintansa tehostamiseen. Toisaalta verotuoton korvamerkintä ei vallitsevan perustuslakitulkinnan vuoksi näytä lähiaikoina realistiselta.

Tielaitoksen käyttöönsä saama määräraha tulisikin tavalla tai toisella kytkeä tielaitoksen toiminnan tuloksellisuuteen asiakkaiden, siis lähinnä liikenteen kannalta. Matka-aikoihin perustuva tavoitettavuus heijastaisi elinkeinoelämän tarpeita parhaiten.

Kokemukset tietulleista eivät ole kansainvälisten kokemusten mukaisesti yksiselitteisiä ainakaan niin pienillä liikennemäärillä kuin Suomessa on.

EY:n piirissä on parhaillaan menossa liikenneinfrastruktuurin rahoitusvaihtoehtojen pohdinta. Näiden tuloksia on syytä odotella ja suunnitella Suomen mahdollinen uusi järjestelmä kansainvälisiin puitteisiin sopivaksi ja Suomen kilpailukykyä tukevaksi.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelma

Valtatieverkon laajuus

Valtatieverkon läheisyys on osoittautunut kaikissa sijaintia koskevissa tutkimuksissa keskeiseksi sijaintipäätökseen vaikuttavaksi tekijäksi kuljetuspalveluiden tarjonnan ohella.

Ehdotettu valtatieverkon pituus on varmaankin riittävä. Suomen tieverkon yhdistävyys on hyvä. Uusia yhteyksiä ei varsinaisesti tarvita kuin ehkä yksi. Muutoksissa on suunnitelman mukaan lähinnä kyse liikennetarpeiden mukaisista tarkistuksista.

Teollisuuden Keskusliitto kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että kuljetus- tai liikennetaloudellisia hyötyjä ei raportissa esitetä toimenpiteiden toteuttamisjärjestykseen vaikuttavana tekijänä. Selvittämättä jää myös se, mikä merkitys niillä on ollut valtatieverkon määrittelyssä, vai perustuuko verkko ensisijaisesti aluepoliittisiin näkökohtiin.

Valtatieverkon ulkopuolelle jää eräitä merkittäviä keskuksia, joille tulee varmistaa riittävät yhteydet kantatieverkon avulla. Kantatieverkon laatutavoitteethan eivät ole olennaisesti valtatieverkon tasoa heikommät.

Erityisen tärkeiden valtateiden määrittäminen on ollut tarpeen. Keski-Suomesta Turkuun vievä yhteys tasapainottaa sopivasti verkon muuten voimakasta Helsinki-keskeisyyttä. Huomiota herättää, että edes moottoriteiden tilavarauksina ei ole ennakoitu mahdollista liikennekehitystä Pietarin suunnalla.

Helsingin ja Turun välinen yhteys tulisi sen kansallisen ja kansainvälisen merkityksen vuoksi rakentaa todennäköisesti suoraan moottoritienä.

Teiden laatutaso

Laatutaso on määritelty raportissa lähinnä poikkileikkaustyypeillä. Niiden lukumäärän rajoittaminen lienee varsin perusteltua. Kokemus on osoittanut 10,5 m:n tien riittävän yleensä tavaraliikenteen tarpeisiin. Se edellyttää kuitenkin vilkkaimmin liikennöidyillä tieosilla ryömimis- ja ohikulukaistojen huomattavaa lisäämistä. Yhdeksän metrin poikkileikkausta tulisi käyttää vain poikkeusolosuhteissa eikä lainkaan merkittävien taajamien välillä. Tien standardin jatkuvuus on tärkeä turvallisuutta lisäävä tekijä, erityisesti moottoriteilla.

Vireillä oleva hanke raskaiden ajoneuvojen varustamisesta nopeusrajoittimin saattaa mahdollisesti toteutuessaan muuttaa nykyisiä käsityksiä siitä, millaiset leveydet ovat raskaan liikenteen kannalta sopivia.

Tielaitos järjestee pienemmissä taajamissa varsin paljon niiden rakennetta. Tässä yhteydessä tulisi entistä enemmän huomiota kiinnittää tavaraliikenteen olosuhteisiin ja jakeluliikenteen sujuvuuteen. Välilastauspaikkoja tarvitaan. Myös erikoiskuljetusten suoritushallinnat on tässä yhteydessä syytä erikseen selvittää. Niitäkin tarvitaan jatkuvasti esim. rakennustyömaille.

Liikennemuotojen työnjako

Pääkuljetusmuotoja koskevia suunnitelmia tehtäessä on tärkeää samanaikaisesti tarkastella kuljetusjärjestelmää myös kokonaisuutena, vaikka eri kuljetusmuodot eivät sanottavasti kilpailekaan toistensa kanssa. Sen osoittavat tämänkin työnjakoselvityksen tulokset. Tässä yhteydessä kartoilla annettava informaatio on erityisen havainnollista. Valitettavasti niiden sisällön esittely ja osin pohdintakin on raportissa jäänyt keskeneräiseksi.

Elinkeinoelämä ja kansantalous

Kokonaisuutena raportti on varsin laajan ja kattava. Siinä tehdyt johtopäätökset vahvistavat teollisuudessa vallitsevia käsityksiä.

Selkeämmin saisi näkyä se, että kyse on vain moottoriväyläverkon vaikutuksista. Lisäksi liitesivuilla esitettyt luvut ovat vaikeaselkoisia eivätkä ilman erillisiä laskutoimituksia käyttökelpoisia.

Liitteet eivät myöskään tue sitä johtopäätöksissä esitettyä väitettä, että "keskimääräistä vähäisempi merkitys tieinvestoinneilla on mm. soran, hiekan, maataloustuotteiden ja puuraaka-aineiden kuljetuksille". Ainakin näille toimialoille tulevat markkamääräiset säästöt näyttävät olevan samaa luokkaa kuin muillakin aloilla.

Kokonaisuutena raportti osoittaa hyvin sen, miten keskeinen merkitys moottoriväyläverkolla on tavaraliikenteelle.

Kansantaloudellisia ja liikennetaloudellisia laskelmia tehtäessä ja esitettäessä olisi syytä muistaa, että investointeja ei ole tarkoitus kattaa yksinomaan tavaraliikenteen tai elinkeinoelämän säästöillä. Moottoritienä ovat tarpeellisia erityisesti henkilöliikennemäärien kasvaessa, jolloin henkilöliikenteen säästöt kattavat suuren osan kus-

tannuksistakin. Jatkotiedottamisessa tämä on syytä pitää esillä.

Polttoaineen kulutus ja pakokaasusäästöt, melu sekä luonnonympäristö

Tielaitos on teettänyt valtatieverkon kehittämisuunnitelmansa taustaksi seikkaperäiset selvitykset hankkeiden vaikutuksista polttoaineen kulutukseen, pakokaasupäästöihin, melutasoon sekä luonnonympäristöön. Tämä osoittaa tielaitoksen valmiutta osallistua myös ympäristöasioita koskevaan keskusteluun.

Teollisuuden Keskusliitto on jossain määrin huolestuneena seurannut viime aikoina tiivistynyttä julkista keskustelua, jossa tiet on nähty vain pakokaasujen ja melun lähteinä. Teiden välttämättömyys yhteiskunnan kaikille toiminnoille on lähes kokonaan onnistuttu sivuuttamaan. Tieverkon kehittämällä on osoitettu olevan myönteisiä vaikutuksia polttoaineenkulutukseen ja monilta osin myös päästöihin.

Tielaitoksen tulisikin saada vaikutusselvityksissä 3, 4 ja 5 esitetyille tosiasioille riittävää julkisuutta. Erityisen myönteistä raporteissa on pakokaasu- ja melu-selvitysten vaikeaselkoisten laskelmien havainnollistamispyrkimys.

Meluselvitys on ilahduttavan seikkaperäinen. Selvityksen lukuisissa laskelmissa on arvioitu eri toimenpiteiden tai teknisten ratkaisujen vaikutuksia liikenteen synnyttämään melutasoon. Tämäntapaisille helposti sisäistettävälle ja myös suuren yleisön käyttöön soveltuville teknisille julkaisuille olisi varmasti laajempaakin tarvetta. Selvityksessä ei ole kuitenkaan riittävästi paneuduttu sisäisen ja ulkoisen meluntorjunnan problematiikkaan. Asia on nykyisin tärkeä, sillä yhä useammin päädytään tiehankkeiden yhteydessä kustannuksiltaan varsin merkittävien meluesteiden rakentamiseen.

Tieliikenteen vaikutuksia luonnonympäristöön koskevassa selvityksessä on huolellisesti pyritty laskennallisista perusteista arvioimaan maa-ainestarpeita seuraavien kahden vuosikymmenen tiehankkeissa. Käytännössä arvion tulos johtanee merkittävään soran kuljetustarpeeseen pohjoisesta etelään. Menossa olevaa kiviainekseltaan arvokkaiden kallioalueiden selvitystä pitäisi tästä syystä kiirehtiä kasvukeskus- ja tiehankealueiden läheisyydessä.

Johtopäätökset ja jatkotyön tarve

Suunnitelma on syntynyt avoimen ja tavanomaista laajemman yhteiskunnallisen keskustelun myötävaikutuksella, mikä on parantanut sen sisältöä. Vaiku-

tusraportit on teetetty asiantuntijoilla ja niiden laatutaso on korkea. Niihin sisältyy myös monia aivan uusia tutkimustuloksia ja näkökohtia. Viimeistelyn puute tosin vaikeuttaa joiltain osin sanomien hahmottamista.

Suunnitelman perusteiden ajanmukaisuutta on tarve seurata ja tarvittaessa tarkistaa. Erityisesti kansainvälinen kehitys voi muuttaa liikennetarpeen suuntautumista, ajoneuvokalustoa sekä tienpidon rahoitusjärjestelyiden reunaehtoja.

Työtä on tarpeen jatkaa välittömästi satamayhteyksiä ja muita kansainvälisiä yhteyksiä koskevalla tarkastelulla. Tällaisen tarkastelun liikenteelliset lähtökohdat on tarkistettava mm. laivaliikenteen muutoksia vastaaviksi. Tarkastelun tulosten edellyttämät mahdolliset tarkistukset on tehtävä tähän suunnitelmaan.

Vaihtoehtojen puutteellinen käsittely heikentää suunnitelman vakuuttavuutta. Siksi tiemäärärahojen lisäämistarvetta tulee perustella nykyistä paremmin numerotiedoilla. Tehdyt selvitykset antavat siihen kohtalaisen hyvän pohjan. Lisää huomiota tulee kiinnittää supistettujen vaihtoehtojen hyötylaskelmiin. Tulee myös varmistaa, että ohjelmassa esitetyt hyödyt toteutuvat myöhemmin käytännössäkin.

Hankkeet tulisi jaotella nykyistä selvemmin tieolosuhteita kehittäviin hankkeisiin ja niitä säilyttäviin rakenteiden uusimishankkeisiin. Edellisten perusteluissa kuljetustaloudelliset hyödyt ovat ratkaisevia. Jälkimmäisissä on syytä painottaa toimenpiteistä hyötyvien määrää ja tiepääoman säilyttämisen tärkeyttä.

Tie 2010 on yhteiskunnalliseksi kehittämishankkeeksi poikkeuksellisen laaja. Riittävä poliittinen sitoutuminen siihen tulisi saada aikaan. Liikenne ministeriöllä ja tielaitoksella on tässä suuri informointi- ja seurantatehtävä.

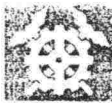
Teollisuuden Keskusliitto osallistuu mielellään resurssiensa puitteissa mahdollisiin jatkoprojekteihin sekä kokonaisohjelman uusimiseen esim. noin viiden vuoden kuluttua.

TEOLLISUUDEN KESKUSLIITTO


Esa Tommila

Tiedoksi:

Tiehallitus



Paavo S Vepsä/ml

29.10.1991

1 (7)

Liikenneministeriölle

HEIKKILÄ

31.10.1991

576

LAUSUNTO TIE 2010

Tielaitos on kirjeellään 28.6.1991 pyytänyt Keskuskauppakamarin lausuntoa otsikon asiasta. Pyydettyään siitä kauppakamareiden lausuntoja ja viitaten suunnitelman aikaisemmissa vaiheissa - Päätieverkon kehittäminen 28.8.1989 ja Valtatieverkon kehittämissuunnitelmasta 7.3.1991 antamiinsa lausuntoihin - Keskuskauppakamari esittää loppuraportista seuraavan.

Yleistä

Tiestön kehittäminen vaikuttaa positiivisesti paitsi yritystoiminnan ja kansantalouden kehittymiseen myös jokaisen kansalaisen arkipäivään ja hänen yksityistalouteensa. Lausuntojen pyytäminen Tie 2010 suunnitelman eri vaiheista onkin virittänyt yhteiskunnallisen keskustelun ja varmistanut myös yritystoiminnan näkökohtien ottamisen monipuolisesti ja kattavasti mukaan jo suunnitelman laatimisen yhteydessä kahdessakin eri vaiheessa.

Tie 2010 suunnitelma on tuotettu laajana raporttisarjana, johon on sisällytetty paljon huolellisesti tutkittua tietoa tienpidosta ja tiestön kehittämissuunnitelman seurausvaikutuksista.

Pääraportti

Pääraporttiin on koottu tienpidon kokonaissuunnitelma sekä keskeiset tulokset muista raporteista. Tässä osassa lausuntoa arvoidaan vain tienpidon kokonaisuutta.

Toimintaympäristö

Näkemykseen, jonka mukaan tieliikenne säilyttää asemansa pääliikennemuotona voidaan yhtyä. Suomessa tieliikenteen osuus henkilöliikenteestä (93 prosenttia) on eurooppalaista keskitasoa. Tieliikenteen osuus tavaraliikenteestä (66 prosenttia) on pienempi kuin Euroopassa keskimäärin. Tienpidon kehittämistä meillä yritystoimintamme kustannuksiin myönteisesti vaikuttavana tekijänä korostaa se tosiasia, että meillä tehtävä kuljetustyö suhteessa bruttokansantuotteeseen on huomattavasti suurempi kuin OECD-maissa keskimäärin.

Suunnitelmassa käytetty liikenne- ja autokantaennuste vuosille 1989 - 2010 perustuu keskimääräiseen 2,5 prosentin vuosittaiseen taloudelliseen kasvuun ja virallisiin väestöennusteisiin. Saattaa olla, että meillä lähivuosina on vaikeuksia päästä tämän tasoiselle kasvu-uralle, mutta kun otetaan huomioon

suunnittelukauden pituus, 20 vuotta, liikenteen kokonaiskasvun voitaneen odottaa toteutuvan nykyisestä taloudellisesta lamasta huolimatta suurin piirtein ennusteen mukaisesti.

Tiestön pääraportissa esitettyä passiivisempi kehittäminen kuormittaisi nykyistä tieverkkoa siten, että ruuhkautuminen vaikuttaisi vuonna 2010 erittäin merkittävällä tavalla yritystoimintamahdollisuuksiin koko maassa.

Liikenne- ja autokantaennusteen maltillisuutta osoittaa havainto, jonka mukaan tielaitoksen autotiheysennuste vuonna 2010 laskettuna ajoneuvoa 1000 asukasta kohti vastaa sitä autotiheyttä, joka saavutettiin Yhdysvalloissa jo vuonna 1977. Todettakoon, että jo viime vuonna saavutimme Ruotsin autotiheyden n. 450 ajoneuvoa 1000 asukasta kohti.

Tienpidon tavoitteet

Tienpidon tavoitteiden asettelussa on pääraportissa lähdetty maamme kaikkien alueiden pitämisestä asuttuna. Todennäköisenä on myös pidetty, että viime vuosikymmenien ns. kasvukeskuspainotteinen kehitys jatkuu. Täten tielaitoksen lähtökohtana on ollut maan alueellisen kehityksen painottuminen pääkaupunkiseutuun, valtakunnan osakeskuksiin ja eräisiin muihin kehittyviin aluekeskuksiin sekä näitä keskuksia ympäröiviin talousalueisiin.

Keskuskauppakamari pitää näitä tavoitteellisia lähtökohtia oikeaan osuneina. Keskuskauppakamari painottaa lisäksi tielaitoksen tehtävää liikenteen tarpeiden hoitamisessa. Kuljetusten tehokkuuden ja taloudellisuuden lisääminen on keskeinen keino myös ympäristöolosuhteiden parantamisessa.

Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden tavoitteena on vilkasliikenteisellä tiestöllä tarjota entistä yhdenmukaisemmat liikennöintiolosuhteet kaikkina vuorokauden aikoina. Tämä on kuljetusaikataulujen kiristyessä yritystoiminnalle entistä tärkeämpää.

Tiestön kehittämisessä on teollisuuden kannalta tärkeintä, että kansainvälistä kilpailukykyä tukevat hankkeet priorisoidaan riittävän korkealle. Korkealuokkaisten pääteiden ja kansainvälisten yhteyksien merkitys on tässä tärkeintä. Tämän vuoksi satamayhteyksien jääminen tämän suunnitelman ulkopuolelle on huomattava puute. Keskuskauppakamari viittaa tässä aiempaan päätieverkon kehittämisestä vuonna 1989 antamaansa lausuntoon.

Kuljetustehokkuuden lisäämisessä suunnittelu- ja informaatiojärjestelmien merkitys on oleellinen. Informaatiopalveluiden voimakas kehittäminen on tärkeää kaikissa eri muodoissaan sekä kuljetusten perussuunnitteluun sopivan informaation että päivittäisen liikennöinnin tarvitseman informaation muodossa. Informaatiojärjestelmien kehittäminen on myös merkittävää liikenneturvallisuustyötä. Liikennevirroissa toteutuvat ajonopeudet on nostettu ensisijaisiksi tiestön

palvelutason laatumittareiksi.

Keskuskauppakamarin mielestä tämä kuvaa parhaiten tilannetta myös yritystoiminnan kannalta, sillä toimintaan kulunut aika vaikuttaa suoraan yritystoiminnan kustannuksiin.

Pääraportissa todetaan, että päällystettyjen teiden kantavuus suhteessa liikenteen kuormitukseen ei ole riittävä. Lisäksi kelirikko ja siltojen huono kunto aiheuttavat painorajoituksia.

Keskuskauppakamarin mielestä tielaitoksen tavoite, että liikennöinti henkilöautolla turvataan kaikkina ajankohtina, ei ole riittävä. Painorajoitetut sillat ja sorateillä kelirikon aikaiset painorajoitukset ovat erityisesti teollisuuden kuljetusten kannalta hankalia.

Tiestön ympärivuotinen läpiajettavuus samalla kuormakoolla sekä tiestön verkollinen toimivuus ovat pientiestölläkin tärkeitä erityisesti metsäteollisuuden kuljetusten kannalta. Pienimuotoinen tieverkon kantavuuden parantaminen ja painorajoitteisten siltojen uudistaminen ja näin tapahtuva pullonkaulojen poistaminen sopisi esimerkiksi työllisyystöinä tehtäväksi.

Tienpidon kustannukset

Tienpidon nykyisten määrärahojen nopea nostaminen 6,5 mrd. markasta 8,6 mrd. markkaan vuodessa eli yli 30 prosentilla ei nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ja lähivuosien todennäköisesti hitaan taloudellisen kasvun olosuhteissa voida pitää realistisena.

Suunnitelmasta on lisäksi vaikeaa selvittää miten ehdotettu suunnitelman 20 vuoden jaksolle kertyvä kokonaiskustannus 172 mrd. markkaa olisi tarkoitus käyttää. Tätä vaikeuttaa osittainen päällekkäisyys.

Suunnitelmassa ehdotetun 172 miljardin markan kokonaistason riittävyyden tai mahdollisen ylimitoituksen arviointia helpottaisi vaihtoehtojen tarkastelu. Erityisesti suunnitelmasta jää kaipaamaan esitystä siitä, mitkä tavoitteet jäävät toteutumatta, jos määrärahat eivät nouse, miten niukemmat määrärahat tiestöllisesti ja alueellisesti allokoitaisiin sekä mitkä olisivat tämän tilanteen taloudelliset seurausvaikutukset.

Kustannusten jako tieverkon eri osien kesken näyttää kohtalaisen tasapainoiselta.

Keskuskauppakamarin huomiota herättää kuitenkin se, että kokonaissummasta vain 11 prosenttia ehdotetaan moottoriväylien rakentamiseen. Tätä osuutta tulisi Keskuskauppakamarin mielestä jossakin määrin kasvattaa, jotta pääkaupunkiseudun keskeiset hankkeet ja esim. valtatie 1:n kokonaistoteuttaminen moottoritienä voitaisiin hoitaa suunnittelujakson aikana.

Muutoinkin tiestön kehittämisessä pääkaupunkiseudun osuutta tulisi kokonaisrahoituksessa oleellisesti nostaa nykyiseltä ja tulevaisuuteen suunnitellulta tasoltaan.

Tienpidon rahoitus

Rahoitusta esitetään muutettavaksi nykyisestä budjettirahoituksesta käyttäjäperusteiseen rahoitukseen, vähentämällä vastaavasti polttoaine- ja ajoneuvoverotusta. Liikenteen verotuksen kokonaistasoon ei ehdoteta muutoksia.

Keskuskauppakamarin mielestä ehdotus poikkeaa jossakin määrin parlamentaarisen liikennekomitean esityksestä, jonka mukaan tienpidon kustannukset tulee periä täysimääräisinä maksuina palvelusten käyttäjiltä aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Tielaituksen esittämät tasasummaiset henkilöautoa ja hyötyajoneuvoa kohti lasketut vuosittaiset käyttömaksut eivät olisi sidoksissa vuosittaiseen ajoneuvokohtaiseen suoritteeseen, eivätkä täten heijastaisi aiheuttamisperiaatteen mukaisesti tiestölle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.

Liikenneministeriölle parlamentaarisen liikennekomitean mietinnöstä antamassaan lausunnossa Keskuskauppakamari kannatti parlamentaarisen liikennekomitean esitystä autoveron alentamiseksi, samalla kuitenkin todettiin, että valtion verotulon alenemisen tasaaminen ei saisi tarkoittaa käytännössä liikenteen verotustason nostamista. Suomessa kuljetustyön määrä henkeä kohti on yli kaksinkertainen kilpailijamaihin verrattuna. Tämän vuoksi kokonaisverotuksen tason tulee jäädä kilpailijamaiden tason alle. Lisäksi on syytä muistaa, että tavarakuljetukset perustuvat aina tarpeeseen, joka jo automaattisesti pyritään minimoidaan.

Kun valtionhallinnossa tunnetaan suurta vastenmielisyyttä "korvamerkittyihin rahoihin" ja, kun tieliikenteen avulla kerätyistä veroista ja maksuista nykyisin vain noin 40 prosenttia käytetään tien- ja kadunpitoon, on käyttömaksuajatuksen toteutumiseen tarkoitettulla tavalla syytä muutoinkin kohdistaa voimakkaita epäilyksiä. Vaarana on tieliikenteen kokonaisverorasituksen kasvaminen entisestään.

Jos voimakkaasti liikennöityjen tieosien rakentaminen moottoriteiksi kohtaa ylivoimaisia rahoituksellisia esteitä, tulisi myös Suomessa harkita tietulliteitä kansainvälisen käytännön mukaisesti. Kuitenkin tämä kuten muutkin tieliikenteen rahoitukseen ja verotukseen liittyvät muutokset voisivat odottaa sitä, miten EY:n piirissä liikenteen verotusjärjestelmiä kehitetään.

Mitä tulee tienpidon rahoituksen työllisyysperusteeseen, tulisi siitä Keskuskauppakamarin mielestä tulevaisuudessa kokonaan luopua ja kohdistaa tienpito yksinomaan liikenteellisiin ja liikennetaloudellisiin perusteisiin.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelma

Nykytila ja kehitysnäkymät

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa todetaan, että Suomen pitkään jatkunut voimakas talouskasvu on päättynyt ja kehitys on kääntynyt varsin jyrkkään laskuun kuluvan vuoden aikana. Muutosten mahdollista vaikutusta valtatieverkon kehittämissuunnitelmaan ei ole voitu ennakoita. Liikenne-ennusteen seurantatiedot kahdelta viime vuodelta osoittavat, että liikenteen kehitys on suunnilleen ollut ennusteen mukaista, eikä olennaista tarkistamisen tarvetta toistaiseksi ole.

Saattaa olla, että kuluvan vuosikymmenen alkupuolen talouskasvu on hyvin hidasta, kun liikenteen kasvu seuraa läheisesti bkt:n kasvua, on Keskuskauppakamarin mielestä liikenne-ennustetta tarvittaessa tarkennettava alaspäin ja tiestön rahoituspohjan kavetessa allokoitava niukkenevia rahoitusresursseja entistä enemmän tehokkuustavoitteiden mukaisesti.

Valtatieverkon laajuus

Valtatieverkon läheisyys on osoittautunut kaikissa yritysten sijaintia koskeissa tutkimuksissa erääksi keskeiseksi sijaintipäätökseen vaikuttavaksi tekijäksi kuljetuspalveluiden tarjonnan ohella.

Nykyinen valtatieverkko, vajaat 7500 km, on aikanaan määritelty ja rakennettu melko kaavamaisesti taajamien keskusluokituksen perusteella. Valtatieverkon laajuus on tielaitoksen suunnitteluprosessin kuluessa jatkuvasti muuttunut. Kehittämissuunnitelmassa verkon pituus on nyt noin 7800 km. Tähän sisältyvät myös pääkaupunkiseudun pääväylien valtatiejaksot kehä 3:n sisäpuolella ns. Pasilan-väylä mukaan lukien.

Keskuskauppakamari pitää valitettavana, että pääkaupunkiseudun pääväyliä ei ole nostettu valtateiden kanssa samalle tasolle. Muutoinkin pääkaupunkiseudun tieinvestointien rahoitus on suunnitelmassa hyvin epäselvä. Suunnitelma sisältää kyllä tieinvestointien tarpeet ja kustannukset, joihin myös pääkaupunkiseudun tarpeet ja tienpidon menot sisältyvät. Sen sijaan vuoteen 2002 ulottuva varsinainen toteuttamis- ja rahoitusohjelma tiekohtaisine toimenpidekarttoineen ei sisällä yhtään pääkaupunkiseudun hanketta. Keskuskauppakamari katsoo, että myös pääkaupunkiseudun tieinvestointien rahoitus tulee olla suunnitelmassa näkyvissä.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa herättää huomiota, että edes moottoriteiden tilavarauksina ei ole otettu huomioon kehitystä Pietarin suunnalla, jossa parastaikaa rakennetaan moottoriliikennetietä välillä Pietari-Viipuri. Liikennesuunnitelmat lähtevät suurelta osin Suomen eteläisen valtatieverkon käyttämisestä kauttakulkuliikenteessä. Tämän vuoksi ja Pietarin alueen tulevan kehityksen ja kanssakäymisen kasvun huomioonottaen moottoritievarauksen teko seudullisiin maankäyttösuunnitelmiin on Keskuskauppakamarin mielestä tarpeellista.

Keskuskauppakamari yhtyy myös Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson kauppakamareiden lausuntoihin, joissa esitetään kantatie 61:ntä järeää parantamista ja tien nostamista valtatieverkon osaksi. Kantatie 61 muodostaa selkeästi lyhimmän reitin sekä Etelä- että Pohjois-Karjalan raskaan teollisuuden tuotteille vientisatamiin.

Keskuskauppakamari yhtyy Helsingin, Länsi-Uudenmaan ja Turun kauppakamareiden kantaan, jonka mukaan Helsingin ja Turun välinen yhteys tulisi välttämättä sen kansallisen ja kansainvälisen merkityksen vuoksi rakentaa suoraan koko pituudeltaan moottoritienä. Keskuskauppakamari on korostanut tätä seikkaa jo aiemmissa lausunnoissaan.

Hankkeiden muodostamisperiaatteet ja toteuttamisjärjestys

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa todetaan, että kehittämishankkeiden toteuttamisjärjestyksen määrittelyä vaikeuttaa hankkeiden suuri lukumäärä (lähes 500 hanketta) ja niiden erilaisuus tien vähäisestä leventämisestä moottoritien rakentamiseen. Valtatieverkon kehittämiseen käytettävissä olevien varojen niukkuuden vuoksi ei hankkeiden toteuttamisketjuja ole myöskään tielaitoksen mukaan kyetty muodostamaan järkevimmällä mahdollisella tavalla.

Edellä esitetyn osalta Keskuskauppakamari katsoo, että näin pitkän aikavälin (20 v.) tierahoja ei pitäisi sitoa tiekohtaisiin toimenpidekartoin. Tulevaisuudessa tilanteet ja tarpeet muuttuvat niin nopeasti, että rahoituksessa pitäisi koko ajan olla joustoa ja välttämättä tehokkuustavoitteisuutta. Huolimatta hankekohtaisen priorisoinnin vaikeudesta, siihen tulisi kuitenkin koko ajan pyrkiä.

Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset ovat pitkällä aikavälillä vaikeasti ennakoitavissa. Tämän vuoksi tielaitoksen ilmoitus, jonka mukaan ainakin pääraportti uudistetaan viiden vuoden välein, on Keskuskauppakamarin mielestä kohdallaan.

Liikennemuotojen työnjako

Pääkuljetusmuotoja koskevia suunnitelmia tehtäessä on tärkeää samanaikaisesti tarkastella kuljetusjärjestelmää myös kokonaisuutena, vaikka eri kuljetusmuodot eivät juurikaan kilpaile toistensa kanssa. Sen osoittavat tielaitoksen työnjakoselvityksen tulokset. Tässä yhteydessä kartoilla annettava informaatio on erityisen havainnollista. Valitettavasti niiden sisällön harkinta on raportissa jäänyt keskeneräiseksi.

Elinkeinoelämä ja kansantalous

Tämä liiteraportti on varsin laajan ja kattavan työn tulos. Siinä esitetyt johtopäätökset heijastelevat yleisesti yritystoiminnan piirissä esitettyjä mielipiteitä.

Kokonaisuutena raportti näyttää hyvin sen, miten suuri merkitys moottoriväyläverkolla on mm. tavaraliikenteelle. Tämä tukee Keskuskauppakamarin tässä lausunnossa aiemmin esittämää näkemystä, jonka mukaan moottoriväyläverkolle tulisi osoittaa suurempi kuin 11 prosentin osuus kokonaisrahoituksesta.

Kansantaloudellisia ja liikennetaloudellisia laskelmia tehtäessä ja esitettäessä olisi syytä muistaa, että investointeja ei ole tarkoitus kattaa yksinomaan tavaraliikenteen tai yritystoiminnan säästöillä. Moottoritietehän tehdään erityisesti henkilöliikennemäärien kasvun seurauksena, jolloin henkilöliikenteen säästöt kattavat suuren osan kustannuksista.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Pääraportti Tie 2010 ja Valtatieverkon kehittämissuunnitelma ovat syntyneet laajan, yhteiskunnallisen keskustelun perusteella, mikä on parantanut suunnitelman sisältöä. Vaikutusraportit on teetetty asiantuntijoilla ja niiden laatutaso on korkea. Raportteihin sisältyy myös monia aivan uusia tutkimustuloksia ja näkökohtia. Jonkinasteinen viimeistelyn puute vaikeuttaa joiltakin osin tutkimusviestien hahmottamista.

Keskeisin puute pääraportissa ja valtatieverkon kehittämissuunnitelmassa on taloudellisten seurausvaikutusten arvioinnin puuttuminen kaikkia tienpitoa koskevana sekä erilaisten vaihtoehtojen punnitsematta jättäminen. Näitähän epäilemättä on suunnitelman tausta-aineistoksi tehty.

Keskuskauppakamari esittää, että seuraavalla viiden vuoden kuluttua toistuvalla suunnittelukierroksella myös tämä tausta-aineistoi saatettaisiin lausunnonantajien tiedoksi.

KESKUSKAUPPAKAMARI



Matti Aura

LIITTEET

Kauppakamareiden lausunnot

TIEDOKSI

Tiehallitus

30. 8. 1991

Liikenneministeriölle

HEHALLITUS

04.09.1991 STS

Tiehallituksen lausuntopyyntö Sts-146 113/91 35/23/90, 28.6.1991

LAUSUNTO ASIAKIRJASTA "TIE 2010"

Suomen pääteiden kehittämiseksi on tielaitos valmistellut peräkkäisenä sarjana kolme asiakirjaa:

- Päätieverkon kehittäminen, lähtökohtia uudelleen arvioinnin taustaksi,
- Valtatieverkon kehittämissuunnitelma, väliraportti yhteiskuntakäsittelyä varten, ja
- Tie 2010.

Viimemainittuun liittyy keskeisenä osana "Valtatieverkon kehittämissuunnitelma", jonka liitteinä on edelleen "Tiekohtaiset toimenpidekartat - kymmenvuotisjakson 1993-2002 toteuttamissuunnitelmat I-III (Tiehallitus), Liikennemuotojen työnjako (Finnmap Oy), Elinkeinoelämä ja kansantalous (Viasys Oy), Polttoaineen kulutus ja pakokaasupäästöt (Neste/Suunnittelukymppi Oy), Melu (Suomen Akustiikkakeskus Oy) ja Luonnonympäristö (Suunnittelu-kolmio Oy).

Suunnittelun yhtenä ideana on ollut vuorovaikutteisuus siten, että yhteiskunnan eri intressi- ja vaikuttajatahot ovat voineet suunnittelun aikana antaa lausuntoja luonnoksista ratkaisulinjoiksi. Näin kertyneen aineiston lisäksi suunnitelmiin on nyt voitu kytkeä myös II parlamentaarisen liikennekomitean näkemyksiä.

Liikenneturva on antanut lausuntonsa kahden aikaisemman kierroksen tuottamista asiakirjoista. Noissa lausunnoissa esitetyt näkökannat ovat edelleen relevantteja. Sen takia otamme lausunnot tämän lausunnon liitteiksi (Liitteet 1 ja 2).

Liikenneturvallisuuden parantamisessa ovat liikkumistarpeita luova yhdyskuntarakenteen säätely ja tieliikenteen volyymia säätelevä liikennemuotojen työnjako tärkeitä pitkän aikavälin keinoja. Näiden keinojen tavoitteellista käyttöä turvallisuuden parantamiseksi ei esiinny vielä tämän kolmannen kierroksenkaan tuotoksissa, vaikka näiden seikkojen tulisi olla jo suunnittelun lähtökohtina.

Tie 2010 esipuheessa suunnittelua kuvataan mailin juoksuksi, jossa mennään kolmatta kierrosta. Liikennemuotojen työnjaon osalta on kuitenkin kaksi kierrosta juostu väärään suuntaan ja kolmannelle kierrokselle on tilattu valittua suuntaa legitimoiva selvitystyö. Kokonaisuudeksi jää, että tieliikenteen kasvuennus-

teet on otettu tiesuunnittelun lähtökohdaksi ja tällä kierroksella valintaa perustellaan sillä, että liikennemuotojen työ- jaossa ei ole merkittävää siirtymäjoustoa. Tällöin menetetään liikenneturvallisuuden kannalta hyvin merkittävä keino, kun liikennemuotojen jakaumaa ei katsota voitavan säädellä.

Liikenneturvallisuuden kohentamisen keinoja on suunnitelmassa kavennettu edelleen siten, että nopeudet otetaan teiden laadun tavoitteelliseksi tunnusmerkeiksi. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että nopeuksien säätely on yksi kaikkein tuloksellisimmista turvallisuuden säätelykeinoista. Nyt nopeudet on sidottu ennalta määritellyiksi tavoitteiksi, joka rajaa niiden säätelymahdollisuuksia.

Tienopeuksien asemesta kuljetusten taloudellisuutta tulisi arvioida siirtymänopeuksilla kuljetusten alkamisesta niiden päättymiseen. Nämä nopeudet ovat yleensä vain murto-osia eri tieosien huippunopeuksista, joiden säätely voidaan jättää - ja tulee jättää - turvallisuustyön keinoksi.

Nopeuksien sitominen teiden laatutavoitteisiin on myös sisäisesti ristiriitaista Tie 2010 -asiakirjassa. Siinä on toisaalla sitouduttu parlamentaarisen liikennekomitean yleistavoitteisiin ja erityisesti sen liikenneturvallisuustavoitteisiin yhtyen luvattu "määrittää nopeusrajoitukset siten, että ne edistävät liikenneturvallisuutta". Juuri tällaista vastuunottoa tielaitokselta voidaan perustellusti odottaa ja sen kanssa ristiriitaisista teiden laadun ja nopeuksien kytkennöistä tulisi luopua.

Lausuntopyynnössä luvataan käyttää lausuntoja ja sen lisäksi käydä neuvotteluja tehtäessä tarkistuksia suunnitelmaan. Tällainen menettely jatkaa aidosti vuorovaikutteista suunnitteluprosessia ja Liikenneturva on edelleen valmis siihen osallistumaan.

LIIKENNETURVA

Toimitusjohtaja

Osastonjohtaja

Valde Mikkonen
Valde Mikkonen

Martti Mäki
Martti Mäki

Tiedoksi: Tiehallitus

MOOTTORILIIKENTEN KESKUSJÄRJESTÖ r.y.

27.9.1991

1 (3)

HALLINTO

30.09.1991 *Stx*

TIELAITOS
Opastinsilta 12

00520 HELSINKI

Asia: Lausuntopyyntö Tie 2010 -suunnitelmasta

Pyydettyä lausuntona valtatieverkon kehittämisen suunnitelmasta toteamme seuraavaa:

Olemme tyydytyksellä todenneet tielaitoksen viime vuosina lisäämän panostuksen pitkän tähtäyksen suunnitteluun ja siihen liittyvän laajan sidosryhmäkeskustelun. Tämä on mielestämme myönteistä ja osoittaa tienpitäjän vakavan suhtautumisen tienpitoon ja sen tulevaisuuteen. Samalla se antaa tienpitäjälle laajaa palautetta tienkäyttäjiltä jo suunnitteluvaiheessa.

Vastaavaa suhtautumista ei ainakaan vielä ole voinut havaita päättäjäportaassa. Tämän johdosta edelliset suunnitelmat, kuten Tie 2000, eivät ole voineet toteutua halutun kaltaisina. Nyt lausunnolla olleen suunnitelman keskeiset asiat tulisi joka tapauksessa toteuttaa. Tällöinkin tiestön kehittämisessä ja ylläpidossa saavutettaisiin vasta minimitaso.

Suunnitelma rakentuu mielestämme oikeille lähtökohdille. Tieliikenne tulee säilyttämään hallitsevan asemansa maamme liikennejärjestelmässä. Tiestön kehittäminen on kannattavaa niin elinkeinoelämälle kuin koko yhteiskunnalle. Toimintansa yleistavoitteeksi tielaitos on suunnitelmakaudelle ottanut II parlamentaarisen liikennekomitean kirjaamat tavoitteet kestävä kehityksen periaatteesta, liikenneturvallisuuden parantamisesta, kansalaisten liikkumisoikeuden turvaamisesta ja liikenteen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaamisesta.

Tavoitteet ovat sinänsä hyviä. Ne voidaan saavuttaa kuitenkin eri tavoin. Esimerkiksi liikenneturvallisuutta voidaan parantaa sujuvoittamalla liikennettä, mikä edellyttää tiestön puutteen korjaamista. Turvallisuuden parantamiseen katsotaan voitavan pyrkiä esim. nopeusrajoituksia kiristämällä. Viimemainittuun suhtaudumme kielteisesti, sillä nykyinen nopeusrajoitusjärjestelmä on osoittautunut toimivaksi. Sitä on vain kehitettävä joustavammaksi, jolloin se ottaa huomioon maassamme nopeasti vaihtelevat keliolosuhteet. Kategorinen talvinopeusrajoitusjärjestelmä ei lisää nopeusrajoitusten kunnioitusta. Siitä syystä tiepiireille tulisi antaa nykyistä suurempi valta ja mahdollisuus määrätä alueensa talvinopeuksista onnettuusriskit ja tieolosuhteet huomioiden.

Suunnitelmassa on käsitelty liikennemuotoja kolmena ryhmänä: Tieliikenteenä, lentoliikenteenä ja junaliikenteenä. Tieliikenteen osalta tällaisessa jaossa on unohdettu bussiliikenteen tarpeet, vaikka tieliikenteen henkilökilometrimääristä yli 18 % matkustetaan busseissa. Mukana on tällöin myös kaupunkiliikenne.

Koska suhteellisen pienillä bussiliikenteeseen kohdistuvilla investoinneilla kyetään saavuttamaan useita etuja, esimerkiksi joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääntymisenä ja tätä kautta ruuhkien helpottamisena taajamissa ja niiden sisään-tulo-väylillä, tulisi Tie 2010-suunnitelmassa ottaa huomioon seuraavat bussiliikenteen kannalta tärkeät asiat:

- 1) Moottori- ja moottoriliikenneteiden varsille ja liittymiin on rakennettava pysäkkirampit tai muulla tavalla toteutetut erityisjärjestelyt, jotka mahdollistavat matkustajien joustavan ja turvallisen bussiin nousun tai siitä poistumisen. Nämä järjestelyt on huomioitava jo teiden suunnitteluvaiheessa.
- 2) Pika- ja vakiovuorojen pysäkeille on rakennettava asianmukaiset pysäkkikatokset.
- 3) Pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkien tiesuunnitelmiin on otettava mukaan joukkoliikennekaistat, jotka helpottavat bussiliikenteen sujuamista ja aikatauluissa pysymistä erityisesti ruuhka-aikoina.

Suunnitelmassa esitetty uusi tieluokitus on mielestämme järkevä ja hyvin perusteltu.

Valtateihin luetaan myös moottoritiet, joissa on 120 km/h-nopeusrajoitus. Niiden sallittu nopeus hyvissä olosuhteissa voisi kuitenkin olla 140 km/h.

Yhdysteille, joita on ylivoimainen enemmistö, esitetään normaaliksi tavoitenopeudeksi 60 km/h. Tämä merkitsisi nykyisten rajoitusten huomattavaa kiristymistä. Tavoitteena tulisi näiden yhdysteidenkin osalta pitää edelleen 80 km/h nopeutta. Alemmat nopeudet tulisivat kysymykseen ainoastaan tie- tai pistekohtaisesti.

Taajamien liikennejärjestelyissä tulisi ottaa huomioon sujuvan liikenteen vaatimukset. Esim. autoliikenteen tarpeeton pysäyttely vaarantaa liikenneturvallisuutta ja samalla lisää pakokaasupäästöjä.

Suunnittelukaudella tienpidon kustannukset olisivat yhteensä 172 mrd.mk, mikä on 8,6 mrd.mk vuodessa. Tiemäärärahojen nykytasoon verrattuna tämä olisi noin 2 milj.mk vuodessa lisää. Kuitenkin esim. valtateiden osalta tarvittaisiin määrärahoja esitettyä enemmän, mm. liikenneturvallisuuden edellyttämiä moottoriteitä tulisi rakentaa itseasiassa lähes kaksinkertainen määrä suunnitelmassa esitettyyn verrattuna.

Suhtaudumme tiestön rakentamiseen tai kunnossapitoon tähtäävien tietullien, auton käyttömaksujen tai muiden vastaavien maksujen perimiseen kielteisesti. Kaikissa tapauksissa käytössä tulisi olla maksuton ajoyhteys. Mikäli korvamerkittyjä vuositai käyttömaksuja otetaan käyttöön, samalla tulee ehdottomasti muuta autoilun verotusta keventää vastaavasti.

Muilta osin viittaamme jäsenjärjestömme Suomen Taksiliitto ry:n oheiseen lausuntoon ja jäsenjärjestömme Suomen Kuorma-autoliitto ry:n myöhemmin erikseen toimittamaan lausuntoon.

Kunnioittavasti

MOOTTORILIIKENTEEN KESKUSJÄRJESTÖ RY

Juha Norppa-Rahkola
Juha Norppa-Rahkola
asiamies

Päivämäärä
 Datum 14.10.1991

Numero
 Nummer 30/530-91

Liikenneministeriö
 PL 235
 00131 Helsinki

YTV:N LAUSUNTO "TIE 2010" SUUNNITELMASTA

YTV:n hallitus päätti kokouksessaan 11.10.1991 antaa
 "Tie 2010" suunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Lähtökohdat

Raportissa todetaan tielaitoksen toiminnan yleistä-
 voitteena vuoteen 2010 olevan mm. kestävä kehityksen
 periaatteen omaksuminen liikenteessä. Tämä merkitsee
 sitä, että kuljetukset voidaan pitkällä aikavälillä
 toteuttaa minimiliikenteellä. Ennustettu 35 % liiken-
 teen kasvu vuoteen 2010 mennessä saattaa olla korkea
 liikennetarpeen minimointitavoitteen näkökulmasta.

**Tiehankkeiden kannattavuuskriteerit ja ympäristövai-
 kutukset**

Yhteiskunnan käytettävissä olevat varat eri toimin-
 tojen ylläpitämiseen ja kehittämiseen ovat niukat.
 Tiehankkeet kilpailevat muiden sektorien hankkeiden
 kanssa samoista rahoista. Tällöin on tärkeä selvittää
 laajasti hankkeiden kansantaloudellinen kannattavuus.
 Liikennetaloudellisten kustannusten huomioonottamisen
 lisäksi tulisi kehittää menetelmät, joilla voidaan
 arvioida tiehankkeiden vaikutukset yhdyskuntaraken-
 teeseen ja ympäristöön. Liikennetaloudellisissa las-
 kelmissa käytetty 6 %:n korko vaikuttaa matalalta.

Kansantaloudellisen kannattavuuden selvittämisen tuli-
 si nykyaikana pitää sisällään myös ympäristökysymyk-
 set. Näiden taloudellisten ja ihmisten elämän laatuun
 kohdistuvien vaikutusten tutkimiseen tulisi kehittää
 menetelmiä. Ilman näitä selvityksiä kannattavuuden
 laskeminen on puutteellista.

Tienpidon rahoitus

TIE 2010 -suunnitelmassa pääkaupunkiseudun osuus koko
 maan tieverkon kehittämiskustannuksista on 8 %. Seu-
 dun osuus väestöstä on tällä hetkellä 16 % ja seudun
 autokanta on 15 % koko maan autokannasta. Pääkaupun-
 kiseudun hankkeiden kannattavuus on suurempi kuin
 muualla maassa.

Pääkaupunkiseudun liikenneinvestoinnit tulisi ensisijaisesti rahoittaa budjettivaroin. Nykyisin pääkaupunkiseutu ei saa budjettivaroista läheskään liikennettään ja seudulta kerättyjä veroja ja maksuja vastaavaa osuutta käyttöönsä seudun liikenneinvestointeihin.

Mikäli pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien tasoa ei nykyisestä voida riittävästi nostaa budjettirahoituksen kautta, pitää YTV parhaimpaa vaihtoehtoa, jossa budjettirahoituksen lisäksi hankitaan varoja myös polttoainemaksuilla ja väylien käyttömaksuilla. Näillä keinoin voidaan vaikuttaa mm. henkilöauton käyttöön ja saada hintaetua joukkoliikenteelle henkilöliikenteessä.

Kehittämissuunnitelmassa esitetyt toteuttamishojelman rahoitusvaihtoehdot osoittavat, että mikäli ei löydetä keinoja budjettirahoitukselle nykyrahoituksen tason nostamiseen, hankkeiden toteuttaminen kestää kohtuuttoman kauan. Sitä pahentaa vielä maamme nykyinen taloudellinen tilanne, jonka aallonpohjasta nousun on ennakoitu kestävänsä pitkään. Tämän vuoksi YTV katsoo, että kehittämissuunnitelmassa esitetty rahoitustapa - käyttömaksu - tulisi myös säilyttää keinovalikoimassa.

Pääkaupunkiseutu

Pääkaupunkiseudun hankkeet on yhteenvetoraportissa esitetty omana kohtanaan. Tämä on tärkeää, koska liikenteen ongelmat Suomessa ovat vaikeimmat pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulle on esitetty liikenneinvestointien runkosuunnitelman mukaiset hankkeet lisättynä eräillä hankkeilla.

Pasilanväylä on suunnitelmassa osoitettu moottoritietasoiseksi yhteydeksi, jota pitkämatkainen seudun läpikulkeva itä-länsisuuntainen liikenne käyttäisi. YTV on aiemmin antanut lausunnot Pasilanväylän vaikutus selvityksestä ja suunnitelmasta (YTH 9.12.1988) ja Kehä III:n kehittämisestä (YTH 15.6.1990).

Pasilanväylän suunnittelussa YTV korosti sen sovittamista kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan. Kehä III:n kehittämisestä antamassaan lausunnossa YTV painotti sen roolia pitkämatkaisen seudun kauttakulkevan liikenteen väylänä.

Seudun läpikulkeva liikenne tulee ohjata Pasilanväylän sijasta keskusta-alueiden ulkopuolelle Kehä III:lle. Moottoritiestandardi Pasilanväylälle on liian korkea. Väylän suunnittelussa paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen merkitsee standardin alentamista.

YTV:ssä on laadittavana pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka valmistuu aikataulun mukaan vuonna 1994. Sen valmistuminen saattaa aiheuttaa muutostarpeita seudun hankkeiden osalta. Ne voidaan ottaa huomioon TIE 2010 -suunnitelmaa tarkistettaessa.

Liikenneinvestointien runkosuunnitelmaa laadittaessa pääkaupunkiseudulle, jouduttiin se varojen niukkuuden vuoksi mitoittamaan vähimmäistasolle. Vastaavaa karsimista ei muun Suomen hankkeiden osalta ole jouduttu tekemään.

Tieverkon kehittämisperiaatteiden yhteydessä esitetty näkemys kattavan yleisten teiden verkon aikaansaamiseksi pääkaupunkiseudulle on hyvä. YTV:n käsityksen mukaan se tarkoittaa seudun pääteiden hallinnollisen luokituksen tarkistamista YTV:n hallituksen 11.1.1991 tiehallitukselle tekemän esityksen mukaisesti.


Ympäristövaikutukset

Ympäristöselvitysraportit ovat suhteellisen suppeita ja osittain puutteellisia sisältäen asiavirheitä.

Vaikka raportin tekstissä sanotaan kestävän kehityksen periaatteen olleen suunnittelutyön lähtökohtana ei tämä näy riittävästi suunnitelman lopputuloksessa. Jatkotyössä tulee kestävän kehityksen periaatteita painottaa voimakkaammin.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN YHTEISTYÖVALTUUSKUNTA (YTV)

Apulaisyhteistyöjohtaja


Anja Höök-Tiihonen

Osastopäällikkö


Niilo Järviluoma